

**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**  
**CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR DA FORÇA AÉREA**

2009/2010



**TII**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A  
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA  
RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM  
DOCTRINA OFICIAL DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.**

**AUTORIDADE AERONÁUTICA MILITAR EM PORTUGAL**

**ISABEL ALEXANDRA MENAU MACHADO**  
**CAP/ENGAER**



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**AUTORIDADE AERONÁUTICA MILITAR EM  
PORTUGAL**

**CAP/ENGAER Isabel Alexandra Menau Machado**

Trabalho de Investigação Individual do CPOSFA

Lisboa 2010



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**AUTORIDADE AERONÁUTICA MILITAR  
EM PORTUGAL**

**CAP/ENGAER Isabel Alexandra Menau Machado**

Trabalho de Investigação Individual do CPOSFA

Orientador: MAJ/ENGAER João Rui Ramos Nogueira

Lisboa 2010



## Agradecimentos

Realizar uma investigação desta natureza, em simultâneo com o Curso de Promoção a Oficial Superior (CPOS), no quadro do processo de *Bologna* e no decurso de uma carreira profissional, não é tarefa fácil.

Este desafio intelectual e pessoal foi construído com os louros ganhos por ultrapassar os sucessivos obstáculos. Esta árdua caminhada foi conseguida com a colaboração de todos que se disponibilizaram para responder às entrevistas exploratórias, entrevistas finais e diversas questões que foram surgindo ao longo de toda a investigação.

De entre todos os oficiais e familiares que colaboraram no enriquecimento da Oficial-aluna, são de relevante destaque: o MGen ENGEL Albuquerque; o MGEN PILAV Francisco; o TCor Carlos Paulos; o TCor Telmo Reis; o Maj ENGEL Delfim Dore; a Maj ENGAER Ana Rita Baltazar; o Maj TINF Rocha Pinto; e a Cap ENGAER Teresa Cabral. Pela disponibilidade dedicada, partilha de conhecimentos, experiências e documentos, assim como pela revisão de texto e motivação pessoal.

Ao Maj ENGAER João Ramos Nogueira, não se pode deixar de exaltar o privilégio de tê-lo como orientar, que à semelhança do passado, soube transmitir o seu exemplo pela paciente e compreensiva orientação, sabedor da metodologia de investigação e pragmática na interpretação e na leitura do relatório, de onde resultaram conselhos e pareceres valiosíssimos.

A todos os camaradas de Curso, que se disponibilizaram para retirar dúvidas, conceder contactos, facilitar entrevistas e, de modo geral, colaborar com um espírito de grupo inquestionável.

Às amigas e amigos que me acompanharam e ouviram, compreendendo a fase de refúgio académico em que me encontrei.

Por último, *“the last, but not the least”* à minha querida família nuclear, o pilar essencial do meu equilíbrio, o meu marido e os meus filhos, pela elevada tolerância, paciência e compreensão mais uma vez demonstradas ao longo dos dias, noites e fins-de-semana dedicados a esta investigação. E, porque o futuro é alcançado com o crescimento intelectual e pessoal, ao “rebento” que sem capacidade de expressão, tem sentido todas as minhas emoções desde a sua concepção.



## Índice

Agradecimentos .....	iv
Índice .....	v
Resumo .....	viii
Abstract .....	ix
Palavras-chave .....	x
Lista de abreviaturas .....	xi
Introdução .....	1
1. Enquadramento legal .....	4
a. De uma autoridade aeronáutica .....	4
b. Da Aeronavegabilidade .....	6
c. Da Segurança do Espaço Aéreo .....	8
2. Competências .....	11
a. De uma Autoridade Aeronáutica Nacional .....	11
b. Aeronavegabilidade .....	13
c. Segurança do Espaço Aéreo .....	16
3. Relacionamento com interlocutores externos .....	19
a. Nacionais .....	19
b. Internacional .....	22
4. Modelo da Autoridade Aeronáutica Nacional .....	23
Conclusões .....	28
Bibliografia .....	31
GLOSÁRIO .....	37

## Índice de Anexos

Anexo A – Método científico de investigação e modelo de análise .....	A-1
Anexo B – Requisitos da EASA para uma Autoridade Aeronáutica .....	B-1
Anexo C – Estrutura orgânica do Ministério da Defesa Nacional .....	C-1
Anexo D – Estrutura Regulamentar da EASA .....	D-1



Anexo E – Levantamento dos interlocutores externos à Autoridade Aeronáutica Nacional.....	E-1
Anexo F – Proposta de alteração do projecto de DL da AAN.....	F-1
Anexo G – Questionário das entrevistas finais .....	G-1

### Índice Apensos

Apenso A – Projecto de Decreto Regulamentar o CEMFA.....	Apenso A-1
Apenso B – Projecto de Decreto-Lei da Autoridade Aeronáutica Nacional ...	Apenso B-1

### Índice de Figuras

Figura 1 – Competências da AAN .....	18
Figura A-1 – Relação entre as Perguntas Derivas (PD), as Hipóteses (H)e a Questão Central (QC). ....	<b>A-Erro! Marcador não definido.</b>
Figura C-1 – Estrutura Orgânica do Ministério da Defesa Nacional.....	<b>C-Erro! Marcador não definido.</b>
Figura D-1 – Estrutura regulamentar da EASA. ....	D-1

### Índice de Tabelas

Tabela 1 – Enquadramento legal da AAN - documentos de referência. ....	10
Tabela 2 – Relação entre a Autoridade Aeronáutica Nacional e os seus interlocutores externos.....	20
Tabela 3 – Interlocutores externos à AA. ....	23
Tabela A-1 – Mapa conceptual: conceitos, dimensões e indicadores.....	<b>A-Erro! Marcador não definido.</b>
Tabela B-1 – Verificação de requisitos da EASA para uma Autoridade Aeronáutica ...	<b>B-Erro! Marcador não definido.</b>
Tabela B-2 – Resultado da verificação de satisfação de requisitos.....	<b>B-Erro! Marcador não definido.</b>
Tabela D-1 – Parte 21 : AMCs e GMs actualmente em vigor.....	<b>D-Erro! Marcador não definido.</b>
Tabela D-2 – Parte M : AMCs actualmente em vigor. ....	<b>D-Erro! Marcador não definido.</b>



Tabela D-3 – Parte 145 : AMC e GM's actualmente em vigorD-**Erro! Marcador não definido.**

Tabela D-4 – PARTE 66 : AMC actualmente em vigorD-**Erro! Marcador não definido.**

Tabela D-5 – PARTE 147 : AMC e GM actualmente em vigorD-**Erro! Marcador não definido.**

Tabela E-1 – Interlocutores externas à AAN..... E-**Erro! Marcador não definido.**

Tabela E-2 – Relação entre a Autoridade Aeronáutica Nacional e os seus interlocutores externos.....E-3



## Resumo

A 7-Julho-2009 foi publicada a última revisão da Lei de Defesa Nacional e da Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional, que cria a Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN), na dependência directa do Ministro da Defesa Nacional, sendo o Gen. CEMFA, por inerência, Autoridade Aeronáutica Nacional. Esta autoridade foi definida como regulada por legislação própria, legislação essa que ainda não foi aprovada.

Esta investigação intitula-se - Autoridade Aeronáutica Militar em Portugal – e tem como objectivo identificar o modelo de funcionamento mais adequado para esta Autoridade. Para alcançar este objectivo é identificado o enquadramento legal da Autoridade criada, quer a nível nacional como internacional, seguindo-se a identificação das competências da autoridade sobre as aeronaves nacionais, baseadas na legislação identificada previamente, e por último são identificados os interlocutores externos à autoridade, essenciais ao completo e eficaz cumprimento da missão desta mesma autoridade.

Esta investigação seguido o método de investigação das Ciências Sociais, desenvolvido por *Raymond Quivy* e *Luc Van Campenhoudt*. A metodologia utilizada baseou-se na formulação de hipóteses, que foram testadas recorrendo aos seguintes instrumentos de observação: análise da legislação internacional e nacional, de documentação da FAP, do Estado-Maior General das Forças Armadas e a entrevistas a peritos com experiência e conhecimentos na área da aeronavegabilidade e da segurança do espaço aéreo na FAP.

Nesta investigação verificou-se que a AAN deve agir em estreita proximidade com o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), permanecendo na dependência directa do Ministro da Defesa Nacional (MDN). No futuro, a AAN deverá ser responsável por todas as aeronaves de Estado. E ainda que, a implementação da AAN, de acordo com o modelo previsto, contribui para a projecção da Força Aérea a nível nacional.

A conclusão mais importante desta investigação é ser urgente fazer aprovar a legislação própria da AAN, após revisão do projecto de DR do CEMFA e do projecto de DL da AAN.





## **Abstract**

In July 7<sup>th</sup>, 2009 was published the latest revision of the National Defence Law and the Law of the Ministry of National Defence, establishing the National Aeronautics Authority (AAN), directly under the Minister of National Defence, being the Chief of Air Force, inherently, the National Aeronautics Authority. This authority was defined as regulated by legislation, which has not yet been approved.

This investigation is called - Military Aeronautics Authority in Portugal - and its aims is to identify the working model most appropriate for this Authority. To achieve this goal, it is identified the legal framework established for this authority, both nationally and internationally, followed by identifying the competencies of this national authority over the national's aircraft. At last and based on the legislation previously identified, it is identified the speakers outside the authority, whom are essential to the full and effective accomplishment of the authority's mission.

This investigation followed the method of investigation of Social Sciences, developed by Raymond Quivy and Luc Van Campenhoudt. The methodology was based on the formulation of hypotheses that were tested using the following observation instruments: analysis of international and national legislation, documentation from the Portuguese Air Force (FAP) and from the Chief of Defence's Head Quarters, and interviews to experts with experience and expertise in airworthiness and airspace security from the FAP.

In this investigation it was verified that the AAN should act in close proximity to the National Institute of Civil Aviation (INAC), remaining directly under the Minister of National Defense (MDN). In the future, the AAN should be responsible for all State aircraft. And that the implementation of the AAN, in accordance with the predicted model, contributes to project FAP nationwide.

The most important conclusion of this investigation is that it is urgent to approve the AAN legislation, after reviewing de project of Chief of Air Force Regulation (Portuguese *Decreto-Regulamentar*) and the project of the AAN regulation (Portuguese *Decreto-Lei*).



## **Palavras-chave**

Aeronavegabilidade, Autoridade Aeronáutica Nacional, Segurança do Espaço Aéreo



## Lista de abreviaturas

AAN – Autoridade Aeronáutica Nacional  
ANPC – Autoridade Nacional de Protecção Civil  
AMC - *Acceptable Means of Compliance*  
ATM – *Air Traffic Management* ou Gestão de Tráfego Aéreo  
CA – Comando Aéreo  
CEMFA – Chefe de Estado Maior da Força Aérea  
CEMGFA – Chefe de Estado Maior General das Forças Armadas  
CLAFA – Comando Logístico e Administrativo da Força Aérea  
CRC – Centro de Reporte e Controlo  
CRP – Constituição da República Portuguesa  
CS – *Certification Specifications*  
DEP – Direcção de Engenharia e Programas  
DL – Decreto-Lei  
DR – Decreto-Regulamentar  
EASA – European Aviation Safety Agency ou Agência Europeia para a  
Segurança da Aviação  
EC – European Commission  
ECATA – European Consortium for Advanced Training in Aerospace  
EDA –European Defence Agency  
EMA – Empresa de Meios Aéreos, S. A.  
EMAAG – European Military Aviation Authorities Group  
EMFA – Estado-Maior da Força Aérea  
FAA – Federal Aviation Authority  
FAP – Força Aérea Portuguesa  
GAAN – Gabinete da Autoridade Aeronáutica Nacional  
GCS – Gabinete Coordenador de Segurança  
GM – *Guidance Material*  
GNR – Guarda Nacional Republicana  
ICAO - International Civil Aviation Organization (OACI em português)



JAA – Joint Aviation Authorities

JAR – Joint Aviation Regulations

LDN – Lei de Defesa Nacional

LOFA – Lei Orgânica da Força Aérea

LOBOFA – Lei de Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas

LSI – Lei de Segurança Interna

MAI – Ministro da Administração Interna

MAWA – Military Airworthiness Authorities

MDN – Ministro da Defesa Nacional

MOPTC – Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

NATINADS - *NATO Integrated Air Defence System*

NATO – North Atlantic Treaty Organisation

OACI – Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO em inglês)

PSP – Polícia de Segurança Pública

DAS – Sistema de Defesa Aérea

SEF – Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

SIS – Sistema de Informações de Segurança

SPA – Serviço de Policiamento Aéreo

TAG – Tráfego Aéreo Geral

TII – Trabalho de Investigação Individual

UE – União Europeia

UAO – Unidade Aérea Operacional



## Introdução

O espaço aéreo constitui um recurso limitado, cuja melhor e mais eficaz utilização só poderá ser alcançada se forem consideradas as necessidades de todos os utilizadores. Os utilizadores são as aeronaves civis e as aeronaves de Estado, onde se incluem as militares, aduaneiras e policiais, nacionais e estrangeiras. Para se utilizar o espaço aéreo é necessário cumprir um conjunto de regras, com vista a garantir a segurança das aeronaves, dos tripulantes, passageiros e territórios sobrevoados.

Após IIª Guerra Mundial a legislação aeronáutica existentes para aviação civil, foi materializada na Convenção de Chicago. Para as aeronaves de Estado, embora excluídas de cumprir com estas regras, “é-lhes exigido (...) uma performance semelhante à requerida para as aeronaves civis, com o objectivo de reforçar os actuais padrões de segurança e a eficácia do Tráfego Aéreo Geral (TAG) na Europa, otimizar a capacidade do espaço aéreo para que este responda às necessidades de todos os utilizadores e minimizar os atrasos”<sup>1</sup>, ficando esse processo à consideração do Estado.

Os ataques terroristas de 11-Setembro, em Nova Iorque, marcaram uma nova abordagem do meio aeronáutico, pois para além de evidenciarem a possibilidade de utilização de aeronaves, neste caso civis, para fins não legais nem convencionais, veio alterar a definição de ameaça, impondo a concepção de novas regras de segurança e de defesa do espaço aéreo.

Em Portugal, o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) é a Autoridade Aeronáutica que regulamenta e controla as actividades da aviação civil. A 7-Julho de 2009, a última revisão da Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional, criou a Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN), na dependência directa do MDN, sob a chefia do Gen CEMFA, que é, por inerência, a AAN.

A AAN, para além de se propor desempenhar “funções de regulação, inspecção e de supervisão aeronáutica no âmbito da Defesa Nacional”<sup>2</sup> para as aeronaves militares, é ainda responsável por garantir a execução das tarefas de defesa aérea a nível nacional

---

<sup>1</sup> Artigo nº 1 do regulamento nº 549/2004 do Parlamento e do Conselho, de 10-Março.

<sup>2</sup> De acordo com o projecto de DL da AAN.



“através da condução de operações aéreas”<sup>3</sup>. Ou seja, a AAN terá duas áreas de responsabilidade: a Aeronavegabilidade e a Segurança do Espaço Aéreo (SEA).

No âmbito desta investigação, o conceito de aeronavegabilidade define-se, à semelhança do conceito inglês de *Airworthiness*, como o conjunto de requisitos exigidos a uma aeronave, produto, peça ou equipamento, com vista a garantir a segurança (safety) do próprio componente e da sua interacção com as restantes. O conceito de Segurança do Espaço Aéreo (SEA), assenta no conceito de “Security”, e compreende todos os factores que contribuem para um espaço aéreo seguro, que não coloque em perigo a aeronave, os tripulantes ou passageiros, as outras aeronaves e o território sobrevoado, nem sejam praticados actos ilícitos, e sejam respeitadas as regras de navegação em terra e no ar, pelas pessoas e pelas aeronaves<sup>4</sup>.

Neste contexto, o tema desta investigação é “Autoridade Aeronáutica Militar em Portugal”, para o qual se definiu como objectivo geral identificar o modelo de funcionamento mais adequado para esta Autoridade. Para alcançar este objectivo, aplicou-se o método de investigação das Ciências Sociais, desenvolvido por Raymond Quivy e Luc Van Campenhoudt.

Depois da fase inicial de exploração, identificaram-se as seguintes três perguntas derivadas, a fim de encontrar resposta à Questão Central desta investigação “Qual é o modelo de funcionamento mais adequado para a AAN?”:

(PD1) - Qual o enquadramento legal, a nível nacional e internacional, da AAN?

(PD2) - Quais as competências regulamentadas da AAN relativamente às aeronaves nacionais?

(PD3) - De que forma deverá a AAN interagir com os interlocutores externos?

A investigação ficará limitada às exigências europeias, derivado de Portugal pertencer à Europa e, porque a legislação europeia cumpre com a legislação (Acordos e Tratados) internacional. De referir, que a regulamentação de gestão da Aeronavegabilidade e de Segurança do Espaço Aéreo procura entrar em harmonia com

---

<sup>3</sup> De acordo com o projecto de DL da AAN.

<sup>4</sup> Regulamento nº 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho.



a regulamentação Norte Americana. Apesar da AAN ainda não possuir legislação própria aprovada, será considerado válido o projecto de Decreto Regulamentar da Organização do Chefe do Estado-maior da Força Aérea (DR CEMFA), de 12-Fevereiro-2009<sup>5</sup> e ainda o projecto de Decreto-Lei da AAN de 30-Março-2010, que propõe a estrutura e competências da AAN.

O presente trabalho pretende descrever, de forma clara, objectiva e concisa, a investigação realizada, em igual sequência á perguntas derivadas. Pelo que, o primeiro capítulo pretende analisar e descrever o enquadramento legal a nível internacional e nacional da AAN, na área da aeronavegabilidade e da SEA. O segundo capítulo tem como objectivo a identificação das competências da AAN, em ambas as áreas de responsabilidade, para todas as aeronaves nacionais (civis e de Estado). O terceiro capítulo identificará os interlocutores externos à AAN essenciais ao completo e eficaz cumprimento das atribuições, a nível nacionais e internacional. O quarto capítulo destina-se a responder à Questão Central, após testar as seguintes hipóteses:

(H1) - A AAN deve agir em estreita proximidade com a Autoridade Aeronáutica para a aviação civil, o INAC.

(H2) - A AAN deve ser responsável pela aeronavegabilidade das aeronaves de Estado.

(H3) - A AAN deve estar na dependência directa do Ministro da Defesa Nacional.

(H4) - A AAN contribui para a projecção da Força Aérea a nível nacional.

Por último, serão apresentadas as principais conclusões e serão propostas recomendações futuras de implementação das competências da AAN na Força Aérea Portuguesa (FAP)

A presente investigação pretende aprofundar conhecimentos e apresentar uma possível solução à Força Aérea, na fase de implementação da AAN, assim como nas fases subsequentes.

---

<sup>5</sup> Despacho nº 77/2009, de 18-Dezembro, de Gen CEMFA.



## **1. Enquadramento legal**

### ***a. De uma autoridade aeronáutica***

Analisar o enquadramento legal de uma Autoridade Aeronáutica implica entender, em detalhe, a regulamentação internacional e nacional que regula as regras de constituição e funcionamento das organizações aeronáuticas (SANTOS, 1996:5).

A nível internacional, a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), assinada a 17-Fevereiro-1947, foi ratificada por Portugal a 28-Abril-1948. Os Estados que subscrevem esta Convenção acordam nos princípios e medidas da mesma, com o objectivo de desenvolver a aviação civil internacional de modo seguro e ordenado, e estabelecer a igualdade de oportunidades entre os serviços internacionais de transporte aéreo. Sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU), foi criada a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), ou em inglês ICAO<sup>6</sup>. A ICAO tem por objectivo definir princípios comuns e acordos que permitam a evolução da aviação civil internacional, de forma segura e ordeira, assim como estabelecer serviços relacionados com o transporte aéreo internacional, na base da igualdade. A ICAO adopta os anexos que estabelecem as normas internacionais e as práticas recomendadas para a aviação civil internacional (artigo 37.º).

A União Europeia (UE) procura harmonizar, para a aviação civil e militar, as regras entre os países europeus e vizinhos. Na UE, foram criadas duas agências relacionadas: a *European Aviation Safety Agency* (EASA) e a *European Defence Agency* (EDA). A EASA é responsável por estabelecer e manter um nível de segurança elevado e uniforme da aviação civil, na Europa. Enquanto a EDA é responsável por promover a cooperação e o desenvolvimento da indústria no domínio da defesa da UE.

A EASA foi criada a 28-Setembro-2003, com a finalidade de desenvolver regras de segurança e protecção ambiental comuns a nível europeu, de monitorizar a aplicação das normas mediante inspecções aos Estados e de disponibilizar a perícia técnica, a formação e a investigação necessárias. Esta agência desenvolve protocolos de

---

<sup>6</sup> *International Civil Aviation Organization.*





colaboração com entidades homólogas a nível mundial, incluindo a ICAO e as autoridades para a aviação dos Estados Unidos da América<sup>7</sup>, do Canadá, do Brasil, de Israel, da China e da Federação Russa. Estes protocolos têm por objectivo harmonizar normas e promover as melhores práticas de segurança da aviação, à escala mundial<sup>8</sup>

A UE desenvolveu a iniciativa do céu único europeu (Regulamento (CE) nº 549/2004, de 10-Março, e respectivo projecto de alteração de 25-Junho-2008) com o Objectivo de “reforçar os actuais padrões de segurança do transporte aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea para o Tráfego Aéreo Geral (TAG) na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo”<sup>9</sup>.

A Constituição da República Portuguesa (CRP) é o referencial de maior hierarquia, ao qual todas as convenções e tratados internacionais se submetem. A nível nacional, em particular das Forças Armadas, submete-se a Lei de Defesa Nacional (LDN) (Lei nº 31-A/2009, de 7-Julho) e a Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional (LOMDN) (Decreto-Lei (DL) nº154-A/2009, de 6-Julho), que na sua última revisão criaram a Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN), nos artigo 7.º e 15.º da Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas (LOBOFA) (Lei Orgânica nº 1-A/2009, de 7-Julho) e nos artigos 29.º e 30.º da Lei Orgânica da Força Aérea (LOFA) (DL nº 232/2009, de 15-Setembro).

Neste contexto, realça-se que “a defesa nacional tem por objectivos garantir a soberania do Estado, a independência nacional e a integridade territorial de Portugal, bem como assegurar a liberdade e a segurança das populações e a protecção dos valores fundamentais da ordem constitucional contra qualquer agressão ou ameaça externas”<sup>10</sup>; e as forças de segurança podem colaborar em matéria de defesa nacional<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> *Federal Aviation Authority (FAA).*

<sup>8</sup> [[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/index.html](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/index.html)], consultado entre Nov09 e Abr10.

<sup>9</sup> Nº1, artigo 1.º do projecto de alteração ao Regulamento (CE) nº549/2004, de 10-Março, datado de 25-Junho-2008.

<sup>10</sup> Número 1 do artigo 1.º da LDN.

<sup>11</sup> Número 1 do artigo 48.º da LDN.



Actualmente, a AAN não dispõe de legislação própria, o único documento relacionado e publicado é o despacho nº 77/2009, de 18-Dezembro-2009, do Gen. CEMFA. Que reconhece o projecto de Decreto Regulamentar da Organização do Chefe do Estado-maior da Força Aérea (DR CEMFA), como o documento regulador das competências do Sistema de Autoridade Aeronáutica, até à publicação da legislação própria da AAN. Este DR CEMFA, apresentado no Apenso A, define a estrutura dos órgãos directos do CEMFA. Elaborado em Dezembro-2009, este projecto teve origem na Divisão de Operações (DIVOPS) do Estado-Maior da Força Aérea (EMFA). A DIVOPS elaborou igualmente, o projecto de DL da AAN (DL AAN), a versão mais recente data de 30-Março-2010 e apresenta-se no Apenso B Embora nenhum destes documentos tenha sido aprovado, consideram-se válidos no âmbito desta investigação.

Paralelamente, existe a Lei de Segurança Interna (Lei nº 53/2008, de 29-Agosto), que estabelece a participação do responsável pelo Sistema de Autoridade Aeronáutica no Conselho Superior de Segurança Interna (artigo 12.º) e a possível execução de funções de segurança pelos órgãos deste Sistema (artigo 25.º).

## ***b. Da Aeronavegabilidade***

A nível Europeu, e conforme anteriormente referido, a EASA e a EDA são as duas agências da UE com responsabilidades na área de aeronavegabilidade.

No que respeita à EASA, o regulamento (CE) nº 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20-Fevereiro, será designado nesta investigação por “regulamento base”. Este regulamento estabelece as regras comuns no domínio da aviação civil, com a finalidade de garantir “um nível de protecção elevado e uniforme dos cidadãos europeus” e “contribuir para facilitar a livre circulação das mercadorias, das pessoas e das organizações no mercado interno”. Este objectivo é alcançado “através da aprovação de normas de segurança comuns e de medidas que asseguram que os produtos, as pessoas e as organizações obedecem na Comunidade a essas normas e às normas de protecção ambiental” (número um do regulamento base).

Criada a 12 de Julho de 2004, e de acordo com a informação disponível no sítio da internet, a EDA tem como finalidade:



1. Melhorar as capacidades de defesa da UE, sobretudo no domínio da gestão de crises;
2. Promover a cooperação no domínio do armamento;
3. Reforçar a base industrial e tecnológica, no domínio da defesa e criar um mercado europeu dos equipamentos de defesa competitivo;
4. Promover a investigação com vista a reforçar as potencialidades industriais e tecnológicas europeias no domínio da defesa.

Desde 2004 que a UE tem vindo a promover a harmonização de regras dos utilizadores civis e militares do espaço aéreo, através do *European Military Aviation Authorities Group* (EMAAG). Em 2008, sob a égide da EDA, foi criado o fórum para a harmonização da aeronavegabilidade militar, o *Military Airworthiness Harmonization* (MAWH). Em Novembro do mesmo ano, os Ministros da Defesa aprovaram a criação do fórum para as Autoridades Militares de Aeronavegabilidade, o *Military Airworthiness Authorities* (MAWA), e o programa europeu de aeronavegabilidade militar. Portugal participa neste fórum através da Direcção de Engenharia e Programas (DEP) do Comando da Logística da Força Aérea (CLAFA)<sup>12</sup>.

O Programa Europeu de Aeronavegabilidade Militar (com planeamento entre 2007 e 2017) prevê a reorganização das Autoridades Aeronáuticas Nacionais Militares a nível europeu, com vista à criação de um organismo conjunto das Autoridades Aeronáuticas Militares Europeias. A sua primordial actividade é a elaboração harmonizada de *European Military Airworthiness Requirements* (EMAR), com o intuito de aumentar a segurança no espaço aéreo comum (conceito de “*air safety*”) e, consecutivamente, de reduzir custos, de diminuir o tempo necessário para desenvolver um futuro sistema aeronáutico militar e de aumentar a competitividade da base industrial e tecnológica de defesa europeia.

A nível nacional, a 25-Outubro-1930 foi aprovado o Regulamento de navegação aérea (Decreto nº 20062, de 13-Julho-1931), no seguimento do acordado na Convenção Internacional de Navegação Aérea, de Outubro-1919 (antecedente à Convenção de Chicago), que versa em geral sobre classificação de aeronaves, aeródromos e

---

<sup>12</sup> Despacho do Gen. CEMFA, no ofício nº 276 do GABCEMFA, de 9-Janeiro-2009.



aeroportos, regras de navegação aérea, certificados e licenças de pessoal, entre outras matérias. Os artigos 7.º a 18.º foram posteriormente revogados pelo DL 186/2007, de 10-Maio que “fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infra-estruturas” (art 1.º).

A 11-Agosto-1999 foi publicado o DL 318/99, que “estabelece os princípios que regem a investigação técnica (...) sobre acidentes e incidentes aeronáuticos e cria o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves”(Artigo 1.º). Este diploma revoga o capítulo VIII do Regulamento de Navegação Aérea, sobre “Disposições relativas a sinistros aeronáuticos”.

### ***c. Da Segurança do Espaço Aéreo***

No âmbito da SEA, a Convenção de Chicago é o documento de referência a nível internacional, que estabelece os princípios essenciais a cumprir pela aviação civil, nomeadamente nos seus dezoito anexos<sup>18</sup> anexos que constituem os Padrões e Práticas Recomendadas os cerca de 100 documentos da ICAO que constituem os Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea, o Documento 7030 que define o Procedimento Regional Suplementar, as Circulares de Informação Aeronáutica e os Manuais Técnicos.

A NATO criou, desde a sua fundação, um sistema de defesa aérea, que tem vindo a evoluir, após a última revisão de 2002 denominou-se de NATINADS (*NATO Integrated Air Defence System*), com o objectivo de integrar os sistemas nacionais de Defesa Aérea num único sistema NATO, contribuindo para a defesa aérea do espaço aéreo europeu da Aliança e dotar a mesma de capacidade de resposta para todas as contingências<sup>13</sup>. Ao actualizar este conceito, face às novas ameaças terroristas, a NATO inclui o conceito de RENAGADE. Este termo identifica “uma aeronave ou plataforma civil que é avaliada como operando de modo a criar suspeição de poder ser utilizada

---

<sup>13</sup> DIROP nº 004/CEMGFA/10 “Defesa Aérea em tempo de paz”, de 22 de Janeiro.



como arma num ataque terrorista”<sup>14</sup>, ficando as nações responsáveis pela resolução ou resposta destas ameaças.

A 26-Junho-1945, a ONU fez assinar em São Francisco a Carta das Nações Unidas, posteriormente ratificada por Portugal a 14-Dezembro-1955. O objectivo desta Carta é “preservar as condições vindouras do flagelo da guerra” e reforçar os “direitos fundamentais do homem (...), assim como das nações, grandes e pequenas” (Nações Unidas, 1945). A Carta prevê que o Conselho de Segurança da ONU, decida sobre o necessário emprego de forças armadas na resolução dos conflitos (capítulo VII), sem prejudicar o direito de legítima defesa dos Estados (artigo 51.º Capítulo VII).

A nível da UE, a 31-Dezembro-2004 teve início a iniciativa do céu único europeu, com o objectivo de: reforçar as normas de segurança; aumentar a eficácia global da circulação aérea na Europa em termos gerais; otimizar as capacidades de forma a dar resposta às necessidades de todos os utilizadores do espaço aéreo e reduzir, na medida do possível, os atrasos. Esta iniciativa, consiste num conjunto de medidas, aplicáveis aos sectores civil e militar, e contempla a prestação de serviços de navegação aérea, a organização, a utilização do espaço aéreo e a interoperabilidade da rede europeia de gestão do transporte aéreo.

Ainda a nível internacional é de referir que a Convenção de Montego Bay<sup>15</sup> estabelece uma ordem jurídica para os mares e oceanos.

Em Portugal, a CRP define no artigo 273.º, que os objectivos da Defesa Nacional são garantir “a independência nacional, a integridade do território e a liberdade e a segurança das populações contra qualquer agressão ou ameaça externas.” e “As Forças Armadas podem ser incumbidas (...) de colaborar em missões de protecção civil” (número seis do artigo 275.º).

No seguimento da Convenção de Montego Bay, foi publicada a Lei 34/2006, de 28 de Julho, que “determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar” (Lei 34/2006).

---

<sup>14</sup> Idem.

<sup>15</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea.*



As forças armadas colaboram ainda em matéria de segurança interna, de acordo com a Lei de Segurança Interna (LSI) (Lei nº 53/2008, de 29 de Agosto).

No âmbito do Estado-Maior General das Forças Armadas, existem as Directivas Operacionais (DIROP) nº 004/CEMGFA/2010 “Defesa Aérea em tempo de paz”, de 22-Janeiro, de classificação RESERVADO, e a nº 005/CEMGFA/2010 “Defesa de áreas e pontos sensíveis”, de 22-Janeiro, de classificação RESERVADO, definem competências e responsabilidades da Defesa aérea.

Em síntese, consideram-se documentos legais enquadrantes da actividade da AAN, os seguintes:

**Tabela 1 – Enquadramento legal da AAN - documentos de referência.**

<b>Documentos de referência</b>	<b>Áreas de responsabilidade</b>
CRP	A, C
Convenção de Chicago	A, B, C
Anexo 6 - Operações com aeronaves, Convenção Chicago e ICAO	C
Anexo 8 - Aeronavegabilidade, Convenção Chicago e ICAO	A, B
Carta das Nações Unidas	C
Convenção de Montego Bay	C
Regulamento base da EASA	B
Regulamento do Céu Único Europeu	C
Lars Kirschner (23-Abril-2007) “Final Report: ECATA 2007 MTP2 Project”. ECATA 2007 Stockholm, Cranfield, da EDA/MAWA	B
Regulamento de navegação aérea	
DL 186/2007, de 10-Maio	
DL 318/99, de 11-Agosto	
LDN	A
LSI	C
Lei 34/2006, de 28 Julho	C
LOMDN	A
LOBOFA	A
LOFA	A, B, C
DIROP nº 004/CEMGFA/2010	C
DIROP nº 005/CEMGFA/2010	C



Projecto DR do CEMFA	A, B, C
Projecto DL da AAN	A, B, C

Legenda: A – AAN, B – Aeronavegabilidade, C – SEA

Desta forma, respondeu-se à primeira pergunta derivada e foram identificados os documentos legais enquadrantes da AAN. No capítulo seguinte, analisam-se os requisitos impostos nestes documentos e as competências da AAN.

## 2. Competências

### ***a. De uma Autoridade Aeronáutica Nacional***

A convenção de Chicago classifica as aeronaves em civis ou de Estado. As aeronaves de Estado são definidas como as aeronaves utilizadas em serviços militares, aduaneiros e policiais, onde se incluem as aeronaves militares. Considera-se que, uma aeronave é de Estado quando desempenha uma missão de Estado. Por oposição, quando desempenha uma missão da aviação civil geral, deve ser classificada como aeronave civil. Em termos práticos, diferem no facto de uma aeronave de Estado não estar obrigada a cumprir com os requisitos da aviação civil. Como tal, os Estados ao estabelecerem regras para as suas aeronaves, devem ter em consideração a segurança de navegação das aeronaves civis, no espaço aéreo comum. Esta convenção, reconhece *ab initio* a soberania completa e exclusiva de um Estado sobre o seu espaço aéreo e território<sup>16</sup>.

No âmbito desta investigação, considera-se que uma aeronave de Estado desempenha missões de Estado, enquanto uma aeronave civil desempenha missões civis.

A EASA estabelece os requisitos essenciais no domínio da aviação civil, para uma autoridade aeronáutica, no seu artigo 13.º do regulamento base, no anexo V e na secção B do Regulamento (CE) nº 1702/2003, de 24 de Setembro. Estes documentos

---

<sup>16</sup> Ver definição de espaço aéreo e território nacional, no glossário.



definem as autoridades nacionais como sendo as responsáveis pelo desempenho da maioria das funções operacionais, tais como: a certificação individual de aeronaves e o licenciamento de pilotos. Os requisitos por eles estabelecidos apresentam-se no anexo B, onde são confrontados com o estabelecido para a AAN<sup>17</sup>.

Da análise efectuada no anexo B, conclui-se que, mantendo as condições analisadas, a AAN cumpre 8%, não cumpre 60% e ficam por verificar 32% dos requisitos da EASA para uma Autoridade aeronáutica. Em detalhe, para cumprir com os requisitos da EASA, a AAN necessita de: possuir legislação própria aprovada; adquirir a capacidade de execução das tarefas técnicas e administrativas, possuindo as pessoas, meios materiais e procedimentos escritos necessários.

Um Estado, ao cumprir com os requisitos essenciais comunitários e as normas de execução da EASA, garante o cumprimento das obrigações decorrentes da Convenção de Chicago, para a segurança e protecção ambiental da aviação civil - nomeadamente o seu anexo oito - e garante as obrigações para com países terceiros<sup>18</sup>.

No que respeita ao fórum MAWA, considera-se de primordial importância, para a AAN e em particular para a aeronavegabilidade militar, a participação da FAP neste fórum. Essa participação, permite tomar parte nas discussões, acompanhar a elaboração dos EMAR e conduzir ao reconhecimento da AAN perante os seus homólogos europeus.

No contexto nacional, a AAN funciona na dependência directa de Sua Excelência o Ministro da Defesa Nacional (SExa o MDN), sendo o Gen CEMFA a Autoridade Aeronáutica Nacional, por inerência (artigo 11.º do DR CEMFA). O Anexo C, apresenta a Estrutura Orgânica do Ministério da Defesa Nacional, onde se observa que a AAN está na dependência directa de SExa MDN. Esta autoridade, regulada por legislação própria (DL ANN), é responsável pela aeronavegabilidade das aeronaves militares e pela SEA nacional em Portugal.

---

<sup>17</sup> Na proposta de DR CEMFA.

<sup>18</sup> Alínea 3 do regulamento base da EASA.





O Sistema de Autoridade Aeronáutica, regulado por legislação própria<sup>19</sup>, deve participar no Conselho Superior de Segurança Interna (artigo 12.º da Lei de Segurança Interna).

De acordo com o DR CEMFA e DL AAN, a AAN é constituída pelo Gabinete da Autoridade Aeronáutica Nacional (GAAN) e pelo Serviço de Policiamento Aéreo (SPA). As competências da AAN estão definidas no artigo 2.º do DL da AAN (Apenso B), detalhadas posteriormente com as competências e atribuições do GAAN (artigo 10.º do DR CEMFA e artigo 4.º do DL AAN) e as atribuições SPA (artigo 8.º do DL AAN).

Analisando o DR CEMFA e o DL AAN, considera-se que a AAN está essencialmente orientada para as atribuições do SPA.

## ***b. Aeronavegabilidade***

A EASA, no seu regulamento base define requisitos essenciais para às pessoas, organizações e processos de “concepção, fabrico, manutenção e operação de produtos, peças e equipamentos aeronáuticos”; e às “pessoas e organizações envolvidas na operação de aeronaves.”. Remetendo, as regras de implementação para o regulamento (CE) nº 1702/2003, de 24 de Setembro, e o regulamento (CE) nº 2042/2003, de 20 de Novembro. O anexo D deste relatório descreve a estrutura regulamentar da EASA.

O CE nº 1702/2003 é relativo à certificação inicial de uma aeronave, produto, peça ou equipamento, processo que decorre desde o início do projecto e produção, junto de entidades de projecto e de produção certificadas, até à emissão do Certificado-tipo (TC, do inglês *Type Certificate*). Este processo compreende a verificação de todos os requisitos estabelecidos na *Certification Specification* (CS) aplicável, das 15 existentes (ver anexo D). Este regulamento subentende que a autoridade tem competência para:

- a) Emitir certificados-tipo, certificados-tipo restritos, certificados-tipo suplementares, bem como alterações a esses certificados;
- b) Emitir certificados de aeronavegabilidade e certificados restritos de aeronavegabilidade, licenças de voo e certificados de aptidão;

---

<sup>19</sup> Artigo 15.º da LOBOFA. Ainda não possui legislação própria aprovada



- c) Emitir aprovações de projectos de reparação;
- d) Demonstrar o cumprimento dos requisitos de protecção ambiental;
- e) Emitir certificados de emissão de ruído;
- f) Identificar produtos, peças e equipamentos;
- g) Certificar determinadas peças e equipamentos;
- h) Certificar entidades de projecto e produção;
- i) Emitir directivas sobre aeronavegabilidade.

O regulamento (CE) nº 2042/2003 “estabelece requisitos técnicos e procedimentos administrativos comuns destinados a assegurar a manutenção da aeronavegabilidade das aeronaves, bem como de quaisquer componentes destinados a instalação nas mesmas”<sup>20</sup>, pelo que é relativo às actividades que se realizam sistematicamente ao longo de todo o ciclo de vida, verificando continuamente o estado de aeronavegabilidade permanente de uma aeronave, produto, peça ou equipamento aeronáutico. Este regulamento de cumprimento obrigatório, subentende que a autoridade deve ter competência para executar os processos definidos, agrupadas nas seguintes Partes:

Parte M – Gestão de Aeronavegabilidade permanente (anexo I);

Parte 145 – Certificação de Organizações de Manutenção (anexo II);

Parte 66 – Licenças de Manutenção Aeronáutica (anexo III);

Parte 147 – Certificação de organizações de formação de manutenção (anexo IV).

Para que este sistema comunitário funcione de forma eficaz, é necessária uma cooperação reforçada, com intercâmbio de informações (Rede de informação), entre a Comissão Europeia, os Estados-Membros e a EASA (artigo 15.º do regulamento base). As entidades encarregues de efectuar os inquéritos a acidentes e incidentes, e analisar as ocorrências devem ter acesso à rede de informação partilhada (artigo 15º do regulamento base). No caso da aeronáutica militar, essa rede de informações militares partilhada deve obedecer a requisitos de credenciação específicos, a fim de garantir a segurança dos dados e das informações.

---

<sup>20</sup> Artigo 1.º, Regulamento (CE) nº 2042/2003.



A FAP tem previsto na área da aeronavegabilidade, as responsabilidades definidas nas alíneas d, f, h, e j do artigo 4.º do DL AAN, que se aplicam às aeronaves militares e a fóruns de cooperação civil-militar. Para desempenhar estas competências foi atribuída uma pessoa ao GAAN - o Adjunto para a aeronavegabilidade. Para desempenhar as árduas tarefas de verificação sistemática e metódica, o GAAN conta com a colaboração do CLAFA<sup>21</sup>, que é responsável por “garantir o cumprimento dos requisitos para certificação da navegabilidade das aeronaves militares” (artigo 15.º, LOFA). Esta responsabilidade está delegada na DEP<sup>22</sup>, que tem por missão garantir os requisitos para a certificação da aeronavegabilidade das aeronaves militares, através do Departamento de Qualidade, Aeronavegabilidade e Ambiente (DQAA), e em particular do Núcleo de Certificação de Aeronavegabilidade (DEP/DQAA/NCA).

Neste contexto, a AAN tem competências previstas apenas sobre as aeronaves militares, deixando para a autoridade civil (INAC) a responsabilidade das aeronaves civis e das Aeronaves de Estado (AE) não militares. Para estas últimas não existe, em Portugal, legislação específica aplicável, pelo que o tratamento das mesmas depende de decisão política. Quando surgiram as AE não militares existia apenas o INAC, que assumiu a responsabilidade. Estas aeronaves ficaram definidas como AE com a possibilidade de desempenhar outro tipo de missões.

Tendo em conta que a AAN está a dar os primeiros, é importante<sup>23</sup> que se implementem os processos de forma faseada e suave, não sendo para já possível abranger as AE não militares nas suas responsabilidades. Segundo a opinião do Director da DEP, faz sentido que de futuro a AAN seja a autoridade responsável por todas as AE, tendo em conta que estas partilham as exceções à aviação civil e, tudo indica que, os EMAR acabarão por ser aplicáveis a todas as AE.

Como se pode observar noutros países europeus, não existe regra para as AE não militares, tanto são da responsabilidade da autoridade para a aviação civil como da autoridade para as aeronaves militares.

---

<sup>21</sup> Fonte: entrevistas e LOFA.

<sup>22</sup> Fonte: Entrevista final com Director DEP.

<sup>23</sup> Idem.



### ***c. Segurança do Espaço Aéreo***

De acordo com a Convenção de Chicago, as actividades de SEA devem-se desenrolar em todo o espaço aéreo nacional, tendo em conta que os Estados têm a soberania completa e exclusiva do espaço aéreo sobre seu território<sup>24</sup>.

Conforme já mencionado, a NATO considera um ataque aéreo a um Estado individual, qualquer invasão ou violação do espaço aéreo nacional por uma aeronave civil, a que denomina de REGENADE. Os Estados membros acordaram, na Convenção de Chicago, a não utilização de armas contra aeronaves civis em voo. No caso de se identificar uma aeronave civil numa prática ilegal, os Estados devem utilizar quaisquer outros meios apropriados - nomeadamente exigir a aterragem num aeroporto designado, ou accionar meios de intercepção - desde que nem se coloque em perigo a vida dos ocupantes, nem a segurança da aeronave e não se contrarie os direitos e obrigações definidos na Carta das Nações Unidas. Assim, os Estados devem introduzir disposições regulamentares na legislação nacional, que fundamentem as acções de intercepção de aeronaves civis e obriguem as aeronaves, com registo nacional ou operadas por uma operadora nacional, a acatar as ordens emanadas pelas aeronaves de intercepção. Os Estados devem, ainda, tomar medidas que proíbam o uso deliberado de uma qualquer aeronave civil, fora dos propósitos previstos na Convenção de Chicago. Se uma aeronave violar a lei, o responsável deve ser punido com pena severa e a transgressão deve ser submetida à autoridade aeronáutica competente (Convenção de Chicago)

Segundo a iniciativa do céu único europeu, a circulação de aeronaves estatais e civis integra-se no TAG e é a autoridade nacional supervisora designada que deve assumir as funções e medidas definidas por esta iniciativa. Esta autoridade deve ser independente dos prestadores de serviços de navegação aérea e exercer as suas competências com imparcialidade e transparência.<sup>25</sup>

Conjugando a Convenção de Chicago, Convenção de Montego Bay e o art. 6º da Lei nº 34/2006, de 28 de Julho, o espaço aéreo territorial é parte constituinte do território nacional, onde se aplica a soberania de um Estado. O território nacional

---

<sup>24</sup> Convenção de Chicago, de 7 de Dezembro de 1944.

<sup>25</sup> Artigo 13.º do Regulamento (CE) nº 549/2004, de 10-Março.



compreende: as áreas terrestres de Portugal Continental, arquipélago dos Açores e Arquipélago da Madeira; as águas territoriais adjacentes, estendidas até aos 22224 m (12 mn) da linha de costa; o espaço aéreo sobre todo este território; o fundo do mar e o subsolo<sup>26</sup>. Na comunidade internacional, ainda não se chegou a acordo sobre a altura máxima do espaço aéreo territorial. Na prática, o alcance dos radares nacionais (de vigilância e controlo) é que acaba por limitar a altura do espaço aéreo nacional controlado. A partir desse limite, o Estado não tem meios de monitorização do espaço aéreo<sup>27</sup>.

O espaço estratégico de interesse nacional permanente (artigo 6.º do DL da AAN), compreende o espaço necessário ao desenvolvimento das acções militares de defesa do território nacional e dos interesses vitais permanentes. Este espaço abrange o território nacional, a Zona Económica Exclusiva, o Espaço Interterritorial e o espaço aéreo sob responsabilidade nacional (Conselho Estratégico de Defesa Nacional, 2003).

No contexto nacional, as Forças Armadas (componente operacional) cooperam com as forças e serviços de segurança no cumprimento de missões de combate a agressões ou ameaças transnacionais (alínea e, número 1 do artigo 4.º da LOBOFA) e nacionais, em articulação com o Secretário-Geral do Sistema de Segurança interna (alínea d, número 2 do artigo 11.º da LOBOFA conjugado com o artigo 35.º da LSI).

As DIROPS nº 4 e 5/CEMGFA/2010, identificam as competências e responsabilidade em tempo de paz e para pontos sensíveis, e o Gen CEMGFA delega no Comandante Aéreo (CA), através do CEMFA, “o Comando Operacional (OPCOM) ou o Controlo Operacional (OPCON) das forças atribuídas à Defesa Aérea”<sup>28</sup>. Com o disposto no DL da AAN (artigos 6.º, 8.º, 9.º, 10.º e 12.º), considera-se a legislação omissa quanto à aplicação de penas sancionatórias a aeronaves civis.

---

<sup>26</sup> A carta nº 1001E “Portugal continental, Arquipélago dos Açores e Arquipélago da Madeira – Zona Económica Exclusiva (Decreto-Lei nº 119/78)” do Instituto Hidrográfico, de 1992, representa o território nacional Português.

<sup>27</sup> Descrição da discussão sobre o limite vertical da soberania e comparação com as leis de vários Estados em (Reinhardt, Dean N., 2005).

<sup>28</sup> DIROP Nº 004/CEMGFA/2010.



Ao nível do tático, existem as NEP do Comando Aérea da Força Aérea (COFA), antigo CA: a NEP/OPS-010, de Fevereiro-1995, sobre “Defesa aérea”, com classificação de CONFIDENCIAL, que define a metodologia do Sistema de Defesa Aérea (SDA), a sua organização, estrutura e missão, as funções e tarefas de cada órgão que integra o sistema e os procedimentos operacionais relacionados; a NEP/OPS-018, de Janeiro-1994, sobre “Violações do Espaço Aéreo Nacional”, com classificação CONFIDENCIAL, que estabelece os procedimentos a realizar em tempo de paz, em situação de violação do espaço aéreo nacional e de localização de aeronave suspeita ou não identificada; e a NEP/OPS-001, de Novembro-2007, sobre “Coordenação e Gestão Operacional do Tráfego Aéreo”, não classificada, que estabelece normas e procedimentos relativos à coordenação e gestão do tráfego aéreo da Força Aérea, de forma coordenada com os órgãos de defesa aérea, a fim de incrementar a capacidade do SDA.

Em síntese, as competências da AAN na área da aeronavegabilidade e da SEA, são as representadas na figura seguinte.

Figura 1 – Competências da AAN

Aeronavegabilidade	
EASA – Certificação inicial (CE 1702/2003)	a) Emitir certificados-tipo, certificados-tipo restritos, certificados-tipo suplementares, bem como alterações a esses certificados; b) Emitir certificados de aeronavegabilidade e certificados restritos de aeronavegabilidade, licenças de voo e certificados de aptidão; c) Emitir aprovações de projectos de reparação; d) Demonstrar o cumprimento dos requisitos de protecção ambiental; e) Emitir certificados de emissão de ruído; f) Identificar produtos, peças e equipamentos; g) Certificar determinadas peças e equipamentos; h) Certificar entidades de projecto e produção; i) Emitir directivas sobre aeronavegabilidade.
EASA – Aeronavegabilidade permanente (CE 2042/2003)	Parte M – Gestão de Aeronavegabilidade permanente (anexo I); Parte 145 – Certificação de Organizações de Manutenção (anexo II); Parte 66 – Licenças de Manutenção Aeronáutica (anexo III); Parte 147 – Certificação de organizações de formação de manutenção (anexo IV).
Segurança do Espaço Aéreo	
CEMGFA	DIOP 04/CEMGFA/2010 – “Defesa aérea em Tempo de Paz” DIOP 05/CEMGFA/2010 – “Defesa de áreas e pontos sensíveis”
CA (anterior COFA)	NEP/OPS-010 – “Defesa aérea” NEP/OPS-018 – “Violações do Espaço Aéreo Nacional” NEP/OPS-001 – “Coordenação e Gestão Operacional do Tráfego Aéreo”



A AAN necessita ainda de cumprir com os requisitos do anexo V do regulamento base da EASA, para ser reconhecida como autoridade aeronáutica competente.

Identificadas as competências da AAN e respondida à segunda pergunta derivada. Segue-se a identificação dos interlocutores externos à AAN, essenciais ao cumprimento da sua missão.

### **3. Relacionamento com interlocutores externos**

No âmbito desta investigação, considera-se interlocutor qualquer organização, instituição, entidade, fórum ou sistema, nacional ou internacional, com a qual a AAN necessite ou beneficie em interagir com vista ao completo e eficaz cumprimento da sua missão.

#### ***a. Nacionais***

Conforme previsto no DL ANN, a AAN é responsável genericamente pela aeronavegabilidade das aeronaves militares e pela segurança do espaço aéreo nacional. As aeronaves militares são AE em utilização pelos três ramos das Forças Armadas (Marinha, Exército e Força Aérea).

O espaço aéreo nacional é partilhado por todo o tipo de aeronaves (civis, de Estado, particulares) nacionais e estrangeiras, que pretendem descolar e/ou sobrevoar e/ou aterrar, com as mais diversas origens e destinos. Para garantir a segurança deste espaço é necessário partilhar informações com as entidades nacionais envolvidas, quer na área da aeronáutica, na dependência do Ministro das obras Públicas Transportes e Comunicações (MOPTC), como na área da investigação policial, na dependência do Ministro da Administração Interna (MAI). No âmbito da Lei de Segurança Interna, existe o Sistema de Segurança Interna (SSI) onde se integram o Conselho Superior de Segurança Interna (CSSI), o Secretário-Geral e o Gabinete Coordenador de Segurança (GCS). O CSSI é constituído, entre os altos representantes do governo e Forças Armadas, pela Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública





(PSP), a Polícia Judiciária (PJ), o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), o Serviço de Informações de Segurança (SIS), o Serviço de Informações Estratégicas de Defesa (SIED), Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro (SIOPS), os Serviços Prisionais, a Autoridade Marítima Nacional (AMN), e o Sistema da Autoridade Aeronáutica (SAA) (dependente do MOPTC). No âmbito deste trabalho, estas serão denominadas por Forças e Serviços de Segurança e de Informação (FSSI).

Após análise detalhada das atribuições previstas para o GAAN e o SPA<sup>29</sup>, apresentada no anexo E, identificaram-se os interlocutores externos à AAN, que se relacionam quer com o GAAN, como com o SPA na consecução das suas atribuições.

Dos interlocutores identificaram, realça-se o gabinete de S. Exa. o Ministro da Defesa Nacional (Gab MDN) será um intermediário essencial na relação da autoridade com os interlocutores externos ao MDN.

Cada interveniente desenvolve uma relação específica de acordo com o apresentado na tabela 2:

**Tabela 2 – Relação entre a Autoridade Aeronáutica Nacional e os seus interlocutores externos.**

Interlocutores	Actividade relacionada
<b>Ministério da Defesa Nacional</b>	
Gab MDN	- Receber e encaminhar os pareceres da AAN sobre classificação de aeronave de Estado.
Marinha, Exército e Força Aérea	Mantém uma ligação constante que permita: <ul style="list-style-type: none"><li>- A emissão de certificados de aeronavegabilidade para as aeronaves militares;</li><li>- A certificação das especialidades aeronáuticas militares;</li><li>- A certificação das entidades envolvidas no âmbito da aeronavegabilidade.</li><li>- Reconhecer e cumprir a regulamentação de gestão do tráfego aéreo, dos serviços de navegação aérea e do Serviço de Busca e Salvamento, bem como as regras de operação no espaço aéreo para as aeronaves militares, estando disponível para as inspecções e supervisões da AAN.</li></ul>
<b>Outros Ministérios</b>	
MNE	Encaminhamento de autorizações diplomáticas de sobrevoo e aterragem para AE estrangeiras;
NAV	Estabelecer um canal de comunicação com o SPA, que garanta a execução de medidas de controlo e gestão do espaço aéreo (criação de zonas de exclusão) e de condições de acesso ao espaço aéreo por razões de segurança nacional.

<sup>29</sup> DL AAN.





Interlocutores	Actividade relacionada
Outros Ministérios	
INAC	Estabelecer um canal de comunicação, no sentido de: <ul style="list-style-type: none"><li>- Encaminhar as autorizações diplomáticas de sobrevoo e aterragem para aeronaves de Estado;</li><li>- Colaborar com o SPA na prevenção, fiscalização e inibição da utilização do espaço aéreo para o desenvolvimento e a prática de actos contrários à lei e aos regulamentos;</li></ul>
FSSI	Cooperar na implementação da regulamentação do controlo e policiamento do espaço aéreo nacional; <ul style="list-style-type: none"><li>- Colaborar na prevenção, fiscalização e inibição da utilização do espaço aéreo para o desenvolvimento e a prática de actos contrários à lei e aos regulamentos;</li><li>- Coordenar no planeamento e implementação das medidas adequadas para garantir a segurança do espaço aéreo nos eventos de elevada visibilidade.</li></ul>
GCS	O SPA deve integrar o GCS, previsto na Lei de Segurança Interna.

Legenda: MNE – Ministério dos Negócios Estrangeiros.

NAV – Navegação Aérea de Portugal – Nav Portugal EPE

A AAN têm de estabelecer uma relação permanente com o INAC, não só para as competências identificadas previamente, como ainda para:

- garantir a coordenação das regras de navegação civil-militar;
- trabalhar em cooperação, quanto à implementação dos requisitos da EASA, principalmente no caso de AE que também desempenhem missões civis;
- partilha de experiências na área da aeronavegabilidade;
- assegurar a partilha de informação necessária à SEA nacional, sem prejuízo da informação classificada.

Pelo que, o INAC é sem dúvida o interlocutor nacional com maior troca de sinergias, quer de cooperação, como em benefício da AAN.<sup>30</sup>

De um modo geral, qualquer uma destas relações exige à elaboração de um acordo ou protocolo de entendimento, com o objectivo de estabelecer as responsabilidades das partes e definir o processo de articulação operacional entre as duas.

---

<sup>30</sup> Entrevista com Director DEP.



Estes são, efectivamente, os interlocutores nacionais com quem a AAN se irá relacionar na consecução das atribuições. No entanto, a AAN também deverá manter relações permanentes com entidades estrangeiras.

### ***b. Internacional***

Para que a AAN cumpra os requisitos da EASA, para uma autoridade aeronáutica, a AAN deverá relacionar-se com a Comissão Europeia, os Estados-Membros e a EASA (artigo 15.º do regulamento base). Numa perspectiva militar, relacionar-se-á com a EDA, com as autoridades nacionais militares participantes do MAWA e com o próprio MAWA.

Como autoridade responsável pela SEA nacional, é fundamental que :

- participe na iniciativa do Céu Único Europeu, assim como noutras iniciativas do género que existam, ou venham a existir;
- assegure a coordenação das normas de SEA nacional com as normas do sistema NATINADS da NATO;
- estabeleça relações bilaterais com autoridade homólogas ou equivalentes na SEA, para partilha de informações. Principalmente com os países vizinhos tanto por mar como por Terra, nomeadamente com Espanha, Estados Unidos da América (EUA) e Marrocos.

Para além destes interlocutores é de salientar que a AAN deve estar disponível a estabelecer novos contactos, a qualquer momento, com outros interlocutores, nacionais ou estrangeiros, que venham a contribuir, directa ou indirectamente, para a sua missão. De facto, a AAN deve aumentar cooperação civil-militar<sup>31</sup>.

Em suma, para que a AAN cumpra completa e eficazmente a sua missão, deve estabelecer acordos de entendimento com cada um dos seguintes interlocutores:

---

<sup>31</sup> DIROP N° 004/CEMGFA/2010.



**Tabela 3 – Interlocutores externos à AA.**

<b>Interlocutores nacionais</b>
Gab MDN
Marinha, Exército e Força Aérea
MNE
NAV
INAC
FFSI
GCS
<b>Interlocutores estrangeiros</b>
EDA/MAWA
Autoridades Aeronáuticas nacionais militares
Autoridades para SEA
Iniciativa do Céu Único Europeu
NATO
FSSI ou equivalentes

Desta forma, respondeu-se à terceira pergunta derivada e foram identificados os interlocutores externos à AAN. O próximo capítulo, testa as hipóteses postuladas e apresenta o que se considera o modelo mais adequado de funcionamento da AAN.

## **4. Modelo da Autoridade Aeronáutica Nacional**

No sentido de testar a primeira hipótese - A AAN deve agir em estreita proximidade com a Autoridade Aeronáutica para a aviação civil, o INAC – destacam-se as respostas à primeira, segunda e terceira perguntas derivadas.

O INAC e a AAN são as duas autoridades aeronáuticas em Portugal, com responsabilidades distintas: a aviação civil e a aviação militar, respectivamente. No entanto, as aeronaves civis e militares partilham um bem comum - o espaço aéreo nacional. Para que todos efectuem os voos necessários ao cumprimento das suas missões, em segurança, devem cumprir com as regras de navegação e de utilização do espaço aéreo. Isto pressupõe uma gestão optimizada do espaço aéreo, uma coordenação



de regras e uma partilha de informações relevantes para o controlo do mesmo espaço. Esta gestão do espaço aéreo e partilha de informações já existem actualmente, devem é ser actualizadas, face ao novo enquadramento da SEA.

Quanto às responsabilidades da aeronavegabilidade, o INAC tem actualmente experiência, conhecimento, organização e meios de execução dos requisitos da EASA, como os procedimentos de verificação e execução. Enquanto a AAN está em fase de implementação, com pouco pessoal experiente na área, onde uma partilha de experiências com INAC será benéfica para ambas as partes e para as aeronaves militares. Apesar da regulamentação poder vir a ser diferente, as diferenças assentarão em aspectos operacionais e de defesa física da aeronave a ambientes hostis, o que não interferirá com os requisitos específicos de segurança (safety) da aeronave. No fundo, será uma adaptação semelhante à que o INAC terá realizado para certificar as AE não militares.

Para além disto, e conforme concluído no capítulo 3, o INAC é sem dúvida o interlocutor nacional com maior troca de sinergias, quer de cooperação, como em benefício da AAN<sup>32</sup>. Se for considerado proximidade, uma relação que interage frequentemente e num vasto leque de competências, pode-se, desta forma, concluir que o INAC é o interlocutor com a relação mais próxima da AAN. Pelo que se valida a primeira hipótese.

No sentido de testar a segunda hipótese - A AAN deve ser responsável pela aeronavegabilidade das aeronaves de Estado – recorda-se a análise efectuada no capítulo dois, em resposta à segunda pergunta derivada.

Legalmente não há nenhuma disposição sobre as AE, o que as deixa numa posição incerta que depende de decisão do governo, no momento da aquisição. Comparativamente com outros países europeus, também não existe padrão.

Mas, tendo em conta que uma AE não militar desempenha missões que poderão ser tão exigentes como as militares, podendo levar armamento e mesmo estar envolvidas num ambiente hostil, pode-se concluir que os requisitos de certificação inicial serão mais semelhantes com os das aeronaves militares, do que com os requisitos

---

<sup>32</sup> Entrevista com Director DEP.



da aviação civil. Por outro lado, as AE não militares que pretendem desempenhar missões de Estado e ainda missões civis, devem cumprir com a regulamentação da aviação civil, da responsabilidade do INAC, estas situações devem ser analisadas caso a caso. Nesta sequência de ideias, será vantajoso agrupar as AE não militares e as AE militares na dependência da mesma autoridade, a AAN.

Na prática, é necessário que AAN tenha meios e capacidades de cumprir com as suas competências para todas as AE. E efectivamente, de momento, a AAN encontra-se em fase de implementação e organização interna. Pelo que, apenas quando a AAN tiver total capacidade de dar resposta às aeronaves militares, é que se poderá equacionar a possibilidade de incluir as AE não militares sob a sua responsabilidade da AAN. Esta ideia é defendida pelo Director da DEP, não tendo sido possível obter a opinião do INAC.

Desta forma, considera-se validada a segunda hipótese, com a ressalva de que a AAN só deverá ser responsável pelas AE não militares quando tiver capacidade de resposta.

No sentido de a terceira hipótese - A AAN deverá estar na dependência directa do Ministro da Defesa Nacional – decorre da resposta à terceira pergunta derivada e do conhecimento da estrutura orgânica do MDN (anexo C).

Actualmente a AAN está na dependência directa do MDN, e o Gen CEMFA é, por inerência, a Autoridade Aeronáutica Nacional.

Conforme proposto, a AAN é responsável pela aeronavegabilidade das aeronaves militares, ou seja da Marinha, do Exército e da Força aérea. O que implica a autoridade do Gen CEMFA, como AAN, sobre as aeronaves dos outros ramos. Esta autoridade não tem sido bem compreendida pelos outros ramos, principalmente pelo Exército<sup>33</sup>.

No entanto, a implementação e criação da AAN assenta na disponibilidade de pessoal com conhecimentos e experiência na área, os quais, de momento, estão apenas

---

<sup>33</sup> Fonte: Entrevista Director DEP.



disponíveis na FAP. Ou seja, reforça-se a ideia de que a AAN deve ser implementada de forma faseada e progressiva, o que justifica a criação inicial da AAN na FAP<sup>34</sup>.

Na área da SEA, em tempo de paz<sup>35</sup> é o CA que detém, por delegação do Gen CEMGFA, a autoridade de defesa aérea, pelo que executa as tarefas de policiamento aéreo sobre todo o espaço aéreo nacional. Desta forma, o CA tem a autoridade “policial” necessária ao desempenho das suas funções SEA nacional.

Quanto à relação com os seus interlocutores, ao nível nacional, a AAN encontra-se numa posição protocolar acima do INAC<sup>36</sup>, pois este depende directamente do Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações (SEAOPC)<sup>37</sup>. O que favorece a posição da AAN em relação ao INAC.

Se a AAN fosse colocada na dependência do MDN, possivelmente na Direcção-Geral de Armamento e Infra-Estruturas de Defesa (DGAIED)<sup>38</sup>, garantiria a isenção e independência de acção sobre os três ramos das forças armadas, não sendo necessária a intervenção dos Chefes de Estado-Maior na gestão dos meios operacionais, à semelhança de Espanha, de França, do Reino Unido e do Canada.

Em conclusão, a AAN apesar de estar na dependência directa do MDN, é chefiada pelo Gen CEMFA, o que traz algumas dificuldades. Se for colocada sob a chefia da DGAIED as dificuldades de relacionamento serão ultrapassadas, havendo no momento, dificuldades em reunir o número de militares com os conhecimentos e experiências adequados. No entanto, de futuro, com o aumento de militares e civis com formação na área da aeronavegabilidade, esta dificuldade poderá ser ultrapassada.

Desta forma, considera-se validada a terceira hipótese, com a ressalva de a AAN deverá permanecer sob a dependência directa do MDN, passando a chefiada pela

---

<sup>34</sup> Idem.

<sup>35</sup> DIROP N° 004/CEMGFA/2010

<sup>36</sup> De acordo com a lista de precedências protocolares (Lei n° 40/2006, DR n° 164, de 25-Agosto-2006).

<sup>37</sup> No governo, o MDN tem precedência sobre o MOPTC e um Ministro qualquer tem precedência sobre um Secretário de Estado.

<sup>38</sup> Entrevista com Director DEP e Cor Guerra.



DGAIED, quando existirem militares suficientes para criar uma Autoridade fora da FAP.

No sentido de testar a quarta hipótese - A AAN contribui para a projecção da Força Aérea a nível nacional – Recorre-se das respostas à segunda e terceira perguntas derivadas.

Recorda-se que, as competências previstas para a AAN colocam o Gen CEMFA, como AAN, a interagir com diversos interlocutores nacionais, quer na área da aeronavegabilidade como da SEA. Esta interacção, é principalmente oriunda da autoridade “policial” que terá de adquirir na área de SEA, como de autoridade de aeronavegabilidade competente sobre as aeronaves dos outros dois ramos.

Se a AAN for eficiente no desempenho das suas competências, estas relações sairão com certeza, fortalecidas ao longo do tempo. O que contribuirá para a projecção da FAP, como organização, no seio dos seus interlocutores nacionais, ou seja no seio da sociedade civil, a nível nacional. Desta forma, considera-se validada a quarta hipótese.

Após testadas e validadas as hipóteses, com duas ressalvas importantes, segue-se para a resposta à questão central – Qual é o modelo de funcionamento mais adequado para a AAN?

Com base no previamente descrito, considera-se que a AAN deve ir implementando de forma faseada e progressiva as competências, com vista a cumprir com toda a regulamentação internacional e nacional, da área da aeronavegabilidade e da SEA. Assim, apresentam-se, por ordem de prioridades, as competências a implementar:

- As DIROP nº 4 e 5 do CEMGFA de 2010 (garantir o cumprimento);
- A Legislação própria, após elaboração e aprovação;
- As NEP/OPS-010, -018 e -001 do COFA, após actualização;
- O EMAR 145, sobre certificação de organizações de manutenção, após transposição para a regulamentação nacional;
- Os acordos de entendimento estabelecidos com os interlocutores;
- Os requisitos do anexo V do regulamento base da EASA, com vista a adquirir as pessoas, meios, equipamentos necessários ao desempenho da missão, ou o equivalente produzido pelo MAWA;
- Os restantes EMAR, conforme sequência de aprovação pelo MAWA, e após transposição para a regulamentação nacional;



- As competências definidas no regulamento (CE) nº 1702/2003, de certificação inicial, se a indústria de defesa nacional o justificar perante os custos de implementação;

Para implementar estas capacidades, considera-se conveniente, nesta fase inicial, que a AAN possua uma estrutura orgânica adequada, pelo que se propõem as alterações ao projecto de DL da AAN, no anexo F.

## **Conclusões**

Uma Autoridade Aeronáutica com competências na área da aeronavegabilidade e da Segurança do Espaço Aéreo, está sujeita a muitas regras impostas por diversas entidades, quer a nível internacional, como a nível nacional. A investigação focou nestas duas áreas de responsabilidade da autoridade, e permitiu alcançar os objectivos específicos e o objectivo geral inicialmente propostos, assim como responder à questão central.

Esta investigação contribuiu para consolidar conhecimentos, clarificar conceitos, identificar legislação aplicável, competências e os interlocutores essenciais a uma correcta implementação da AAN na FAP, distinguindo entre a fase de implementação e a fase posterior em contínuo crescimento. Permitiu concluir com uma proposta de alteração ao projecto de DL da AAN, que ambiciona ser considerado e implementado pela FAP, com vista à aprovação da legislação própria da AAN.

Este estudo permitiu caracterizar o enquadramento legal da AAN no contexto internacional e nacional. No primeiro caso através da: Convenção de Chicago e respectivos anexos; Carta das Nações Unidas; Convenção de Montego Bay; estrutura regulamentar da EASA, Regulamento do Céu Único Europeu; projecto do MAWA. No segundo caso, do contexto nacional, através da: Constituição da República Portuguesa; do Regulamento de navegação aérea; DL nº 186/2007, de 10-Maio; DL nº 318/99, de 11-Agosto; LDN; LSI; Lei 34/2006, de 28 Julho; LOMDN; LOBOFA; LOFA; DIROP nº 004 e 005 do CEMGFA de 2010; Projecto DR do CEMFA; e Projecto DL da AAN. A Tabela 1 – Enquadramento legal da AAN - documentos de referência, identifica cada





um destes documentos quanto à área de responsabilidade: AAN, aeronavegabilidade e Segurança do Espaço Aéreo (SEA).

As competências identificadas com base nos documentos anteriormente identificados distinguiram-se nas duas áreas de responsabilidade e encontram-se discriminadas na figura 1 – competências da AAN, no final do capítulo 2.

A AAN deve interagir com todos os interlocutores externos identificados, com base em acordos de entendimento aprovados, com vista a incrementar a cooperação civil-militar. Os interlocutores identificados encontram-se discriminados na tabela 3 – Interlocutores externos à AAN do capítulo 3. Onde se evidencia a relação de grande cooperação e colaboração mútua com o INAC.

As quatro hipóteses postuladas foram validadas, apesar existirem duas ressalvas. Pelo que foi validada a hipótese H1, de que a AAN deve agir em estreita proximidade com o INAC, e a H4 em que a AAN contribui para a projecção da Força Aérea a nível nacional. As hipóteses validadas com ressalvas foram a H2 em que a AAN só deverá ser responsável pelas aeronaves de Estado (AE) não militares quando conseguir obter capacidade de resposta, face às competências sobre as aeronaves militares; e a H3, em que a AAN deverá permanecer sob a dependência directa do MDN, passando a chefiada pela DGAIED, apenas quando existirem militares suficientes para criar uma Autoridade fora da FAP.

O modelo de funcionamento mais adequado à AAN encontra-se proposto no anexo F, e reflecte a proposta de organização da AAN para a fase inicial de implementação da AAN. Perspectivando-se vantajoso, que no futuro ocorra a transferência da organização da aeronavegabilidade da AAN para a chefia da DGAIED, quando existirem pessoas suficientes com conhecimentos e experiência reconhecidas. E ainda, que a AAN passe a ter capacidade de incluir as aeronaves de Estado não militares na sua leque de responsabilidades.

Referente à área da aeronavegabilidade, que a AAN deve dispor legalmente dos meios de execução das tarefas técnicas e administrativas, que de momento residem na Direcção de Engenharia e Programas (DEP) do CLAF.

Na perspectiva de criação da AAN, foi dado o primeiro passo: a criação oficial. Para além desse, é de fundamental importância garantir todo o processo de legalização,



definição, implementação dos mesmos e criação de um corpo de militares com os conhecimentos e experiências adequados.

Concluiu-se, ser urgente, aprovar a legislação própria, rever o DR do CEMFA e o DL da AAN, prevendo a aplicação de penas sancionatórias em caso de violação das normas da aviação. De seguida e no âmbito da aeronavegabilidade, é necessário dotar a organização de pessoas, meios e equipamentos a fim ter capacidade de execução de todas as suas competências; definir uma rede de informações partilhada entre a EDA, as outras Autoridades Aeronáuticas Militares europeias e o MAWA. No âmbito da Segurança do Espaço Aéreo, as Forças Armadas devem cooperar fortemente com todos os interlocutores identificados, a fim de se obter um processo eficaz no combate a agressões e ameaças nacionais e transnacionais.

Assim fazem-se as seguintes recomendações:

1. À DIVOPS, como responsável pela elaboração de legislação relacionada, recomenda-se as seguintes acções, com vista a suprimir as lacunas legislativas, da lei Portuguesa, nomeadamente:
  - a. Actualizar o regulamento de navegação aérea, em coordenação com o INAC.
  - b. Regulamentar o Sistema de Autoridade Aeronáutica, em Portugal, em coordenação com o INAC;
  - c. Aprovar legislação que regule a aeronavegabilidade das aeronaves de Estado em Portugal, em coordenação com o INAC.
2. Ao CEMFA, que é, por inerência, a Autoridade Aeronáutica Nacional, recomenda-se a forte acção sobre as chefias, no sentido de ser aprovada a legislação própria da AAN.



## Bibliografia

- Assembleia da República. (2005). “Constituição da República Portuguesa: Revisão constitucional [2005]. Disponível em [www.assembleiadarepublica.pt], no dia 18 de Dezembro 2009. Lisboa.
- Conselho de Segurança (26 Fevereiro 1945). “Carta das Nações Unidas”. São Francisco.
- Conselho Estratégico de Defesa Nacional. (15 Janeiro 2003). “Conceito Estratégico Militar”. Disponível em [http://www.mdn.gov.pt/mdn/pt/Defesa/politica/cedn/cem/], a 21 Dezembro 2009. CSDN. Lisboa
- Comissão das Comunidades Europeias (25 Junho 2008). “PROPOSTA DE REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO: que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu”. Bruxelas
- Direcção Geral da Aeronáutica Civil/Repartição de Intercâmbio. (1972). “Convenção sobre a Aviação Civil Internacional: (Decreto-lei nº 36158 de 17 Fevereiro 1947)”. Ministério das Comunicações. Lisboa
- DGAC, VCEMFA e ANA E.P. (20 Outubro 1986) “PROTOCOLO DE ACORDO SOBRE O CONCEITO DE MIXIDADE CIVIL/MILITAR NO ACC DE LISBOA”. (Assinado entre director do DGAC (actual INAC), o Adj VCEMFA e o presidente do CG da ANA E. P.). Reunião da Comissão Mista. Lisboa.
- EITA e STALIS. (10 Maio 1991). “CARTA DE ACORDO OPERACIONAL Nº 03/91: EITA-STALIS. PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO : Prestação do serviço de informação de voo (FIS) no espaço aéreo não controlado da FIR de Lisboa a Aeronaves civis”. (Assinada entre o comando da EITA e a Chefia da STALIS). Lisboa.
- Fragoso, Cmte eng. Jefferson V., adaptação de. (2003) ‘Segurança de Voo / Prevenção: Os fundamentos da prevenção de acidentes’, disponível em [http://www. segurancadevoo.com.br/show.php?not=85&titulo=1], no dia 16 Fevereiro 2010. Editado no site do Air Safety Group.



- Gouveia, Jorge Bacelar. (2005). “Os anexos técnicos à Convenção de Chicago de 1944 e a ordem jurídica Portuguesa : Parecer de Direito”. 25 de Novembro de 2005. Professor Doutor em Direito Jurisconsulto. Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa.
- Instituto Hidrográfico. (1992). “Carta nº 1001E : Portugal Continental, Arquipélago dos Açores e Arquipélago da Madeira: Zona Económica Exclusiva (Decreto-Lei nº 119/78). Escala 1:2 500 000 (37’’ 00’). Instituto Hidrográfico. Lisboa.
- Kirschner, Lars, et al. (2007a). *‘Document no. ECATA MTP2 131 Abstract R1v1: Investigation into Harmonisation of Military Aviation Regulation across the EU – what outcome should Industry aim for?: Abstract for MTP2’*. Cranfield University. Stockholm.
- Kirschner, Lars, et al. (2007b). *‘Final Report: ECATA 2007 MTP2 Project: Investigation into Harmonisation of Military aviation Regulation across the EU – what outcome should Industry aim for? - Documento nº. ECATA MTP2 130 final Report R1v2’*. Universidade de Cranfield. Estocolmo.
- NATO. (Setembro 2009). *‘AIR-COM IZMIR SUBPLAN 45600D DECISIVE GUARDIAN: CC-AIR IZMIR INTEGRATED AIR DEFENCE SYSTEM (IADS-I)’*. NATO CONFIDENCIAL. Documento nº 1220.01/A59/09 – 1744. 1 de Setembro de 2009. Pág. i – iv. *Allied air Component Command Headquarters Izmir*. Izmir. Turquia
- Organização das Nações Unidas (1945). “Carta das Nações Unidas”. 26 de Junho de 1945. Conferência das Nações Unidas sobre Organização Internacional. São Francisco.
- Organização das Nações Unidas (1982). “United Nations Convention on the Law of the Sea”. 10 de Dezembro de 1982. Montego Bay. Disponível em [[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)], no dia 29-12-2009.
- Parlamento Europeu e do Conselho. (2004). “Regulamento (CE) nº 549/2004”. 10 Março 2004. Disponível em [<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/>



LexUriServ.do?uri=CELEX:32004R0549:PT:NOT], no dia 20 Dezembro 2009. Bruxelas

- Paulos, Carlos. (2005). O Sistema de Autoridade Aeronáutica. Pós-Graduação em Direito Aérea e Espacial 2004/2005. Faculdade Direito da UNL. Lisboa.
- Reinhardt, Dean N. (Jun 2005). “The Vertical Limite of State Sovereignty”. Institute of Air and Space Law. McGill University. Montreal. Canada.
- Santos, Jerónimo Coelho dos (1996). “O direito Aéreo e a aeronáutica Militar”. Boletim do Instituto de Altos Estudos da Força Aérea, nº 9, Julho 1996, pág 203 a 234. Disponível em [www.voardireito.pt], no dia 17 Dezembro 2009. IAEFA. Sintra.

### ***Trabalhos de Investigação Individual do CPOSFA***

- Agostinho, João. (2009). “Sistemas CNS/ATM”. TII do CPOSFA. Orientado por: MAJ/TOCART Renato Pinheiro. IESM. Lisboa.
- Amorim, Jorge. (2007). “Uma Autoridade Aeronáutica em Portugal para Certificação de Aeronaves de Estado”. TII do CPOSFA. Orientador: TCOR Sérgio Nolasco. IEM. Lisboa.
- Cabral, Teresa. (2009). “Certificação da Manutenção das aeronaves da Força aérea de acordo com a EASA Parte 145”. TII do CPOSFA. Orientador. MAJ/ENGAER João Rui Ramos Nogueira. IESM. Lisboa.
- Fernandes, Carlos. (2008). “Sistema de Autoridade Aeronáutica”. TII do CPOSFA. Orientado por: TCOR/PILAV Sérgio Pereira. IESM. Lisboa
- Inácio, Jorge. (2008). “Certificação de aeronavegabilidade das aeronaves da Força Aérea Portuguesa”. TII do CPOSFA. Orientador. MAJ/ENGAER João Rui Ramos Nogueira. IESM. Lisboa

### ***LEIS, DECRETOS-LEI E DECRETOS REGULAMENTARES:***

- COM (2008) 388 final. 25 Junho 2008. Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho : que altera os Regulamentos (CE) nº549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 e (CE) nº 552/2004 a fim e



- melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu. SEC(2008) 2093 e SEC(2008) 2094. Comissão das Comunidades Europeias. Bruxelas. Disponível em [<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008PC0388:PT:NOT>].
- Decreto nº 20 062, de 13 Julho 1931. “Aprova o regulamento de navegação aérea”. Presidência do Ministério. Conselho Nacional do Ar. Publicado em Diário do Governo, I Série – número 160, de 13 Julho 1931.
  - Decreto-Lei nº 36 158, de 17 Fevereiro 1947. “Aprovação, para ser ratificação, a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, pela Declaração Portuguesa à Conferência da Aviação Civil Internacional, em 7 Dezembro 1944”. Direcção Geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna. Publicado no Diário do Governo, I série – Nº 39 – 17 Fevereiro 1947.
  - Decreto-Lei nº 42 169, de 2 Março 1959. “Cria o Conselho Aeronáutico e define a sua competência e constituição”. Presidência do Conselho. Gabinete do Ministro da Defesa Nacional. Publicado no Diário do Governo, I série – Nº 47 – 2 Março 1959.
  - Decreto-Lei nº 66/2003, de 7 Abril. “Estabelecem-se no presente diploma as regras para a certificação de entidades envolvidas na concepção e construção de produtos aeronáuticos, e estabelecem-se ainda regras para a certificação, aprovação e autorização de produtos, peças, componentes e equipamentos”. Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação. Publicado em Diário da República – I Série, nº 82 – 7 Abril 2003.
  - Decreto-Lei nº 109/2007, de 13 Abril. “EMA – Empresa de Meios Aéreos, S. A.”. Ministério da Administração Interna. Publicado em Diário da República, 1ª série – Nº 73 – 13 Abril 2007.
  - Decreto-Lei nº 154-A/2009, de 6 Julho. “Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional”. Ministério da Defesa Nacional. Assembleia da República. Publicado em Diário da República, 1ª série – nº 128 – 6 Julho 2009.
  - Decreto-Lei nº 232/2009, 15 Setembro. “Lei Orgânica da Força Aérea”. Ministério da Defesa Nacional. Publicado em Diário da República, 1ª série – nº 179 – 15 Setembro 2009.



- Decreto-Regulamentar nº 164/2006, 25 Agosto. Sobre Lista de precedências. Publicado em Diário da República, Iª série - s.n. 15 Setembro 2009. Iª série.
- Lei nº 53/2008, de 29 Agosto. “Aprova a Lei de Segurança Interna”. Assembleia da República. Publicado em Diário da República – 1ª série – Nº 167 – 29 Agosto 2008.
- Lei nº 31-A/2009, de 7 Julho. “Lei da Defesa Nacional”. Publicado em Diário da República, 1ª Série – Nº 129 – 7 Julho 2009.
- Lei Orgânica nº 1-A/2009, 7 Julho. “Aprova a Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas”. Assembleia da República. Publicada em Diário da República, 1ª série – Nº 129 – 7 Julho 2009.
- Regulamento (CE) nº 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 Março 2004, “Quadro para a realização do céu único europeu”. Publicado no Jornal Oficial da União Europeia, de 31 Março 2004, pág. L 96/1 a L96/8. Estrasburgo.

### ***DIRECTIVAS OPERACIONAIS DO CEMGFA:***

- CEMGFA. (22 Janeiro 2010). “Directiva Operacional nº 004/CEMGFA/2010 : Defesa Aérea em tempo de paz” . Classificação de segurança – RESERVADO. Lisboa.
- CEMGFA. (22 Janeiro 2010). “Directiva Operacional nº 005/CEMGFA/2010 : Defesa de áreas e pontos sensíveis”. Classificação de segurança - RESERVADO. Lisboa.

### ***NEPs:***

- COFA. (Novembro 2007). “NEP/OPS-001 : Coordenação e Gestão Operacional do Tráfego Aéreo”, alteração nº5. NÃO CLASSIFICADA. FAP/COFA. Lisboa.
- COFA. (Outubro 2001) “NEP/OPS-002 : Ordens de execução de Acções Aéreas”. Alteração nº3, NÃO CLASSIFICADO. FAP/COFA. Lisboa.



- COFA. (Fevereiro 1995). “NEP/OPS-010 : Defesa Aérea”. Alteração nº 2. Classificação de segurança - CONFIDENCIAL. FAP/COFA. Lisboa.
- COFA (Janeiro 1994). “NEP/OPS-018 : Violações do espaço aéreo nacional”. Classificação de segurança - CONFIDENCIAL. FAP/COFA. Lisboa

### ***PÁGINAS DE INTERNET:***

- Agência Europeia para a Segurança da Aviação - EASA (European Aviation Safety Agency). Disponível em [[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/index.html](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/index.html)], entre Outubro 2009 e Abril 2010.
- EDA, fórum MAWA. Disponível em [<http://www.eda.europa.eu/newsitem.aspx?id=486>], entre Janeiro e Abril 2010.
- Nações Unidas [[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_historical\\_perspective.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm)]. Disponível no dia 29 Dezembro 2009.
- Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO). Disponível em [<http://www.icao.int/>], entre Novembro 2009 e Abril 2010.
- Presidência Checa da União Europeia. Disponível em [<http://www.eu2009.cz/en/news-and-documents/press-releases/the-czech-presidency-endorses-military-airworthiness-at-european-level-24851/>], a 15 de Novembro de 2009.





## GLOSÁRIO

### A

---

**Aeronave** – qualquer plataforma aérea que esteja ou se desloque de forma controlada no ar. Consideram-se como tal os balões, papagaios, dirigíveis, aviões, helicópteros, hidroaviões. Em termos de geometria pode-se classificar como de asa fixa (avião) ou asa rotativa (helicóptero). Em relação à acção de pilotagem esta pode ser tripulada ou não tripulada.

**Aeronave de Estado** - aeronaves utilizadas em serviços militares, aduaneiros e policiais.

**Aeronavegabilidade** – conjunto de critérios que, no seu todo, permitem garantir o bom estado de funcionamento de todos os equipamentos instalados na aeronave, assim como a sua integração na aeronave, com vista a garantir a segurança de voo de uma aeronave. Depois de uma aeronave verificar todos estes critérios diz-se estar aeronavegável. No final do processo de desenvolvimento de uma nova aeronave é emitido um certificado de aeronavegabilidade (ou Type Certificate, TC), que atesta o estado aeronavegável daquele modelo de aeronave

**Aeronavegabilidade permanente** – conjunto de procedimentos diários que garantem a manutenção do estado aeronavegável de uma aeronave, com vista a manter a segurança de voo da aeronave. Após a verificação da correcta implementação destes procedimentos, é emitido um certificado de aeronavegabilidade continuada, com a validade de um ano.

### - C -

---

**Certificado** – homologação, licença ou outro documento emitido como resultado da certificação.<sup>39</sup>

**Certificação** – qualquer forma de reconhecimento de que um produto, peça ou equipamento, organização ou pessoa cumpre os requisitos aplicáveis, incluindo as

---

<sup>39</sup> Artigo 3º do Regulamento base do Parlamento Europeu



disposições do regulamento nº216/2008 do Parlamento Europeu, de 20 Fevereiro, assim como a emissão do respectivo certificado.<sup>40</sup>

**Certificação inicial** - A certificação inicial de uma aeronave, produto, peça ou equipamento é o processo de verificação de conformidade que decorre desde o início do projecto e produção, junto de entidades de projecto e de produção certificadas, até à emissão do Certificado-tipo (do inglês *Type Certificate, TC*)

---

**- D -**

**Defesa Aérea** – Conjunto de entidades, procedimentos e meios que coordenadamente são responsáveis por “preservar a integridade do espaço aéreo” (NEP/OPS-010, COFA FEV1995:1, CONFIDENCIAL), protegendo-o contra “casos de violação do espaço aéreo nacional e de avistamento de aeronaves não identificadas ou suspeitas, em tempo de paz.” (NEP/OPS-018, COFA JAN1994:1, CONFIDENCIAL).

---

**- E -**

**Entidade Competente** – um organismo ao qual pode ser atribuída uma tarefa específica de certificação pela EASA ou por uma autoridade aeronáutica nacional e exercida sob o controlo e a responsabilidade desta.<sup>41</sup>

**Eurocontrol** – A Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea, instituída pela Convenção Internacional de cooperação para a segurança da navegação aérea, de 13 Dezembro 1960 (1), com as alterações introduzidas pelo Protocolo de 12 Fevereiro 1981, e revista pelo Protocolo de 27 Junho 1997.<sup>42</sup>

**Espaço Aéreo Internacional** – É a camada aérea não incluída no espaço territorial (Santos, J. Coelho, 1996)

**Espaço Aéreo nacional** – É a parte do volume do território nacional que se encontra sobrejacente às áreas terrestres e águas territoriais.

---

<sup>40</sup> Idem

<sup>41</sup> Artigo 3º do Regulamento base do Parlamento Europeu

<sup>42</sup> Regulamento nº 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho



**Espaço Aéreo territorial** – é todo o espaço aéreo sobre o território nacional. (ver definição de território nacional)

**Espaço Estratégico de Interesse Nacional** - O Espaço Estratégico de Interesse Nacional é, política e militarmente, definido de acordo com as conjunturas. Neste espaço integra-se um Espaço Variável e o Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente. (retirado de <http://www.mdn.gov.pt/mdn/pt/Defesa/politica/cedn/cem/>)

**Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente** - compreende o espaço necessário ao desenvolvimento das acções militares de defesa do território Nacional e dos interesses vitais permanentes. Assim, abrange o território nacional, a Zona Económica Exclusiva (ZEE), o Espaço Interterritorial e o espaço aéreo sob responsabilidade nacional. (retirado de <http://www.mdn.gov.pt/mdn/pt/Defesa/politica/cedn/cem/>)

---

**- F -**

---

**Forças e serviços de segurança** – são consideradas forças de Segurança a Guarda Nacional Republicana (GNR) e a Polícia de Segurança Pública (PSP) e são considerados serviços de segurança o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), a Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPT) e a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR). Estas forças e serviços dependem do MAI.

**- G -**

---

**Gestão do espaço aéreo** – Uma função de planeamento cujo objectivo primordial é maximizar a utilização do espaço aéreo disponível por via de uma exploração dinâmica em tempo partilhado e, por vezes, da segregação do espaço aéreo entre diversas categorias de utilizadores em função de necessidades a curto prazo.<sup>43</sup>

**Gestão do tráfego aéreo** – A conjugação das funções aéreas e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessárias

---

<sup>43</sup> Regulamento nº 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho



para assegurar uma circulação segura e eficaz das aeronaves durante todas as fases das operações.<sup>44</sup>

**- I -**

---

**Interlocutore** – Qualquer organização, instituição, entidade, fórum ou Força ou Serviço de Segurança (FSS), nacional ou estrangeiro, com a qual a AAN necessite ou beneficie em interagir.

**- M -**

---

**Manutenção** – qualquer revisão, reparação, inspecção, substituição, modificação ou rectificação de avarias, bem como qualquer combinação destas operações, executada numa aeronave ou num componente da aeronave, à excepção da inspecção antes do voo;<sup>45</sup>

**Milha náutica** – a distância correspondente a 1852 m.

**Missão civil** – Missão de uma aeronave que não se enquadra nas missões desempenhas por uma aeronave de Estado.

**- O -**

---

**Operador** – qualquer pessoa singular ou colectiva que opere ou pretenda operar uma ou mais aeronaves.<sup>46</sup>

**- P -**

---

**Peças e equipamentos** – qualquer instrumento, dispositivo, mecanismo, peça, componente, aparelho ou acessório, incluindo equipamento de comunicações, que seja, ou possa ser utilizado para a operação ou o controlo de uma aeronave em voo e instalado numa aeronave civil ou ligado a ela. Estão incluídas na definição as peças de uma célula, de um motor ou de uma hélice.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> Idem

<sup>45</sup> Art. 2.º, Regulamento n.º 2042/2003 da EASA.

<sup>46</sup> Art. 3.º, Regulamento N.º 216/2008 da EASA.

<sup>47</sup> Idem.



**Policimento aéreo** – é o “emprego de aeronaves militares com a finalidade de garantir o exercício da autoridade do Estado no espaço aéreo e marítimo do espaço estratégico de interesse nacional permanente” (DIV OPS, projecto de DL da AANSEA: Art 6º)

---

- S -

---

**Segurança (*Security*)** – O respeito das regras de tráfego aéreo, tem a ver com o respeito das regras pelas pessoas.

**Segurança (*Safety*)** – O respeito das regras de concepção de aeronaves, de qualificação de tripulantes, qualificação do pessoal da manutenção, das estações de reparação e de produção.

**Segurança do Espaço Aéreo** – Todos os factores que contribuem para um espaço aéreo seguro, que não coloque em perigo a aeronave, os tripulantes ou passageiros, as outras aeronaves e o território sobrevoado, nem sejam praticados actos ilícitos, tem a ver com o respeito das regras pelas pessoas e pelas aeronaves.<sup>48</sup>

---

- T -

---

**Território Nacional** – É o volume que compreende as áreas terrestres de Portugal Continental, arquipélago dos Açores e Arquipélago da Madeira, as águas territoriais adjacentes estendidas até às 12 milhas náuticas da linha de costa, o espaço aéreo sobre todo este território, assim com o fundo e o subsolo. (conforme Convenção de Chicago, Convenção de Montego Bay e art. 6º da Lei nº 34/2006, de 28 de Julho)

---

<sup>48</sup> Regulamento nº 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho.



## **Anexo A – Método científico de investigação e modelo de análise**

Esta investigação segue o método de investigação de Raymond Quivy e Luc Van Campenhout. Onde a Questão Central (QC) definida é - Qual é o modelo de funcionamento mais adequado para a Autoridade Aeronáutica Nacional? Esclarece-se que a AAN foi a autoridade aeronáutica militar criada pela LOBOFA (Lei Orgânica nº 1-A/2009, de 7 Julho), que pretende ser responsável pela Segurança do Espaço Aéreo (SEA) nacional e pela aeronavegabilidade das aeronaves militares.

A fase de exploração fundamentou-se em entrevistas exploratórias às pessoas envolvidas na criação desta autoridade, na execução de tarefas relacionadas com a SEA e com a aeronavegabilidade na FAP. Como também na recolha e leitura de bibliografia relacionada recomendada, em trabalhos de investigação já desenvolvidos e diversas páginas de internet relacionados.

Derivado do estado de implementação desta autoridade e à escassez de pessoas conhecedoras da matéria e à disponibilidade dos interlocutores e autora, houve a necessidade de delimitar a profundidade de análises das duas áreas de acção da AAN: a Aeronavegabilidade; e a SEA. Assim como a amplitude da investigação. Desta forma, a pesquisa às referências legais internacionais limita-se a tratados, convenções, regulamentos da União Europeia (UE) e da NATO. Pelo facto de que Portugal pertencer à Europa e, relativamente à gestão de aeronavegabilidade e da SEA, a Europa possuir legislação harmonizada entre todos os Estados Membros e, o mais possível, com a legislação dos EUA. Quanto à legislação nacional limita-se à legislação em vigor, como a Constituição da República Portuguesa (CRP), Leis, Leis Orgânicas, Decretos - Regulamentares (DR), Decretos-Lei (DL) e excepcionalmente considerará os projectos de DR do CEMFA e o DL da AAN, que não se encontram aprovados, mas evidenciam o estado de implementação da nova organização da FAP e da AAN, em particular. Perante este dois últimos documentos, foi preocupação constante obter a versão mais recente dos documentos não aprovados.

Para responder à questão central foram postuladas as seguintes perguntas derivadas:

- **(PD1)** Qual o enquadramento legal, a nível nacional e internacional, da AAN?



- **(PD2)** Quais as competências regulamentadas da AAN relativamente às aeronaves nacionais?

- **(PD3)** De que forma deverá a AAN interagir com os interlocutores externos?

Decorrente da exploração e da problemática estabelecida para alcançar o objectivo geral desta investigação, construíram-se as seguintes hipóteses:

- **(H1)** A AAN deve estabelecer uma relação privilegiada com a Autoridade Aeronáutica para a aviação civil, o INAC.

- **(H2)** A AAN deve ser responsável pela aeronavegabilidade das aeronaves de Estado.

- **(H3)** A AAN deverá estar na dependência directa do Ministro da Defesa Nacional.

- **(H4)** A AAN contribui para a projecção da FAP a nível nacional.

O mapa conceptual definido para abordar esta problemática foi o apresentado na tabela seguinte.

**Tabela A-1 – Mapa conceptual: conceitos, dimensões e indicadores.**

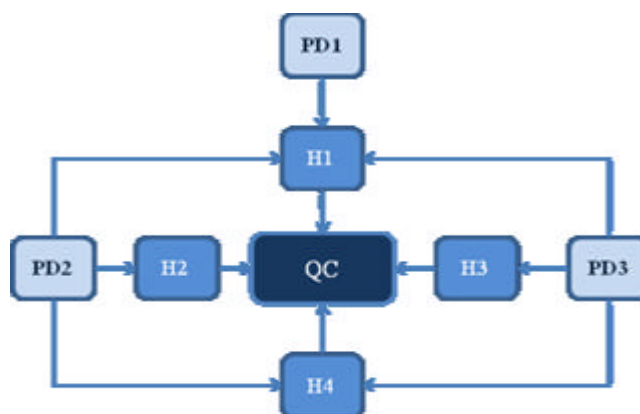
Conceitos	Dimensões	Indicadores
Autoridade Aeronáutica	Regulamentação	Legislação internacional
		Legislação nacional
	Modelo Funcional	Missão e competências da AAN
		Estrutura orgânica de outras AAN
		Estrutura orgânica da AAN
		Qualificações dos meios humanos
		Interlocutores externos à FAP
Aeronavegabilidade	Regulamentação	Legislação internacional
		Legislação Nacional
		Outra legislação existente
	Modelo Funcional	Missão e competências sobre aeronaves civis
		Missão e competências sobre aeronaves estatais não militares
		Missão e competências sobre aeronaves militares
		Estrutura orgânica para a aeronavegabilidade
Segurança do Espaço Aéreo	Regulamentação	Interlocutores externos à FAP
		Legislação internacional
		Legislação Nacional
		Outra legislação existente



Modelo Funcional	Competências sobre aeronaves civis
	Competências sobre aeronaves de Estado não militares
	Competências sobre as aeronaves militares
	Estrutura orgânica
	Interlocutores externos à FAP

O modelo de investigação utilizado nesta investigação relaciona os conceitos, as dimensões e o método de observação, de modo a responder à questão central. A figura seguinte, representa a relação entre as perguntas derivadas (PD), as Hipóteses (H) e coloca foco da investigação na Questão Central (QC).

**Figura A-1 – Relação entre as Perguntas Derivas (PD), as Hipóteses (H) e a Questão Central (QC).**



Como instrumento de observação (etapa 5 do método de investigação) para proceder à recolha de informações, foi escolhido a entrevista formal ou questionário, conforme a disponibilidade dos interlocutores para ceder uma entrevista. Um dos maiores obstáculos encontrados nesta investigação foi efectivamente a existência de pessoas com conhecimentos e/ou experiência e disponibilidade, nomeadamente a impossibilidade de realizar a entrevista ao INAC.





## Anexo B – Requisitos da EASA para uma Autoridade Aeronáutica

A EASA estabelece os requisitos para uma autoridade aeronáutica da aviação civil, no Regulamento (CE) n.º 216/2008, de 20 Fevereiro (anexo V) e no Regulamento (EC) n.º 1702/2003, de 24 Setembro (secção B).

Conforme definido, uma autoridade aeronáutica deve cumprir com os critérios, procedimentos e responsabilidades em matéria de emissão, revalidação, alteração, suspensão e revogação das certificações e autorizações especificadas.

O quadro seguinte lista os requisitos da EASA para uma autoridade aeronáutica nacional da aviação civil e verifica o estado de cumprimento de cada requisito, com o disposto nos projectos de DR do CEMFA e de DL da AAN.

Para cada requisito existe uma conclusão, que está categorizada da seguinte forma:

- “não observável” por não ser possível observar o cumprimento do requisito, na informação disponível, ou estado de implementação da AAN.
- “Cumpre” quando a AAN evidência o cumprimento total (100%) do requisito da EASA;
- “Não cumpre” quando a AAN evidência o não cumprimento total (100%) do requisito da EASA;
- “Cumpre parcialmente” quando a AAN evidência o cumprimento de parte (indefinida) do requisito da EASA;

**Tabela B-1 – Verificação de requisitos da EASA para uma Autoridade Aeronáutica**

N.º	Requisitos da EASA	Autoridade Aeronáutica Nacional
1	A entidade, o seu director e o pessoal responsável pela realização das verificações <u>não podem estar envolvidos, directamente ou enquanto representantes autorizados</u> , na concepção, fabrico, comercialização ou manutenção dos produtos, peças, equipamentos, constituintes ou sistemas ou na sua operação, prestação de serviços ou utilização. Isto não exclui a possibilidade de intercâmbio de informações técnicas entre as organizações envolvidas e a entidade competente.	A AAN não cumpre com este requisito relativamente às aeronaves da Força Aérea, pois o Gen CEMFA como entidade e director é também responsável pela manutenção dos produtos, peças, equipamentos e sistemas, assim como pela operação, prestação de serviços e utilização dos meios da FAP.  <b>Conclusão: Não cumpre.</b>



Nº	Requisitos da EASA	Autoridade Aeronáutica Nacional
2	A entidade e o pessoal responsável pelas tarefas de certificação devem <u>desempenhar as suas funções com a maior integridade profissional e competência técnica possíveis, sem pressões nem incentivos, em especial financeiros</u> , que possam afectar a sua capacidade de decisão ou os resultados das suas investigações, nomeadamente provenientes de pessoas ou grupos de pessoas afectados pelos resultados das tarefas de certificação.	No caso militar, as tarefas da AAN não envolvem pagamentos financeiros, o que dificulta <i>ab initio</i> a existência de incentivos financeiros, neste tipo de organização. As pressões só poderão vir a ser observadas no decorrer das actividades. Tendo em conta, que o pessoal da AAN será militar estará, de certa forma, garantida a integridade profissional individual. Quanto às competências técnicas deverão ser critério de selecção e/ou requisito de formação do pessoal colocado. <b>Conclusão: Não observável.</b>
3a	A entidade deve <u>dispor do pessoal e dos meios necessários</u> para desempenhar adequadamente as tarefas técnicas e administrativas relacionadas com o processo de certificação;	De momento, a AAN não tem pessoal colocado no GAAN. No entanto, as tarefas relacionadas com o processo de certificação são realizadas pela DEP/DQAA, que de momento tem apenas duas pessoas colocadas na área da Aeronavegabilidade e Qualidade. <b>Conclusão: Não cumpre.</b>
3b	além disso, deve ter <u>acesso ao equipamento</u> necessário para verificações excepcionais.	Para as aeronaves da FAP, o GAAN e a DEP/DQAA tem acesso ao sistema integrado de gestão da manutenção, que permite fazer verificações excepcionais. No entanto, não dispõe, de momento, de quaisquer meios de acesso para efectuar verificações excepcionais nas aeronaves da Marinha Portuguesa. <b>Conclusão: Cumpre parcialmente.</b>
4a	O pessoal responsável pela investigação deve: - possuir uma sólida formação técnica e profissional; - ter um conhecimento satisfatório dos requisitos das tarefas de certificação a efectuar e uma experiência adequada deste tipo de processos; - ter a capacidade necessária para redigir as declarações, registos e relatórios que demonstram que as investigações foram realizadas.	De momento, não estão definidas as qualificações técnicas necessárias ao desempenho de funções na AAN. <b>Conclusão: Não observável.</b>
5	É necessário garantir a imparcialidade do pessoal responsável pelas investigações. A sua remuneração não pode depender do número de investigações efectuadas ou dos resultados das mesmas.	O pessoal colocado na DEP/DQAA, desempenha funções exclusivamente para esta Repartição, como militares, a sua remuneração é em função do posto, independentemente dos resultados obtidos. <b>Conclusão: Cumpre.</b>



Nº	Requisitos da EASA	Autoridade Aeronáutica Nacional
6	A entidade deve subscrever um <b>seguro</b> para cobrir as suas responsabilidades, a menos que estas sejam cobertas por um Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional.	A AAN é responsável unicamente pelas aeronaves militares portuguesas, que de momento não existem nenhum seguro. Considera-se que este requisito deve ser analisado no âmbito MAWA. Para efeitos de análise considera-se não aplicável às aeronaves militares. <b>Conclusão: Não aplicável a aeronaves militares.</b>
7	O pessoal da entidade tem de respeitar o <u>sigilo profissional</u> relativamente a todas as informações adquiridas no contexto da realização das suas tarefas ao abrigo do presente regulamento.	De momento, não estão definidas as credenciações necessárias ao desempenho de funções na AAN. Deve-se garantir a inclusão do nível de credenciação (Nacional, Europeia e NATO) adequado. <b>Conclusão: Não observável.</b>
8a	<u>Emissão, revalidação, alteração, suspensão e revogação das certificações e autorizações especificadas</u> relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos,	A alínea d) do artigo 10.º, do DR CEMFA, é muito limitativa quanto a esta responsabilidade. <b>Conclusão: Cumpre parcialmente.</b>
8b	bem como a <u>certificação das entidades de projecto e produção</u> .	Subentende-se da alínea j) do artigo 4.º do projecto de DL da AAN. Salienta-se que estas entidades devem ter local principal de actividade em Portugal. <b>Conclusão: Cumpre.</b>
9	Implementação das disposições da <u>secção A, subpartes F, G, H e I</u> , no que se refere apenas aos requerentes ou titulares cujo local principal de actividade seja o território Português.	Subparte F – Produção sem Certificado de Organização de Produção. Os projectos de DR CEMFA e de DL AAN são omissos. <b>Não cumpre.</b> Subparte G – Certificado de Organização de Produção. Os projectos de DR CEMFA e de DL AAN são omissos. <b>Não cumpre.</b> Subparte H – Certificados de aeronavegabilidade e certificados restritos de aeronavegabilidade. A alínea d) do artigo 10.º, do DR CEMFA, é muito limitativa quanto a esta responsabilidade. <b>Cumpre parcialmente.</b> Subparte I – <i>Noise certification</i> . Os projectos de DR CEMFA e de DL AAN são omissos. <b>Não cumpre.</b>
10	Os Estados-Membros, a Comissão e a EASA procedem ao <u>intercâmbio de informações sobre infracções</u> identificadas	Os projectos de DR CEMFA e de DL AAN são omissos a este respeito. <b>Conclusão: Não cumpre.</b>
11	A Comissão Europeia, a EASA e as autoridades aeronáuticas nacionais <u>trocam entre si todas as informações</u> de que disponham no âmbito da aplicação do Regulamento nº 216/2008, de 20 Fevereiro, e das suas regras de execução.	No caso de aeronaves militares, este requisito terá que ser revisto, no âmbito do fórum da MAWA. No entanto, os projectos de DR CEMFA e de DL AAN são omissos a este respeito <b>Conclusão: Não cumpre.</b>



Nº	Requisitos da EASA	Autoridade Aeronáutica Nacional
12	<b>21B.25 Requisitos organizacionais aplicáveis às autoridades competentes</b>	
12a	b) Recursos: 1. A autoridade competente deverá dispor de <u>peçoal em número suficiente</u> para executar as tarefas consignadas.	À data deste relatório, a AAN não dispõe de nenhum militar colocado para executar as suas tarefas. <b>Conclusão: Não cumpre</b>
12b	2. A autoridade competente de cada Estado-Membro deverá <u>nomear um ou vários administradores responsáveis pela execução das tarefas</u> consignadas dentro da autoridade, incluindo a comunicação com a Agência e com as outras autoridades nacionais apropriadas.	À data deste relatório, a AAN não dispõe de nenhum militar colocado para executar as suas tarefas. Não se encontra definidas as tarefas específicas de cada adjunto do GAAN. <u>Nota:</u> Deve ser considerado na elaboração de regulamento interno da AAN. <b>Conclusão: Não cumpre</b>
12c	c) <u>Qualificações e formação:</u> Todo o pessoal deverá estar devidamente qualificado e possuir níveis de conhecimento, experiência e formação necessários à execução das tarefas de que é incumbido.	De momento, não estão definidas as qualificações técnicas necessárias ao desempenho de funções na AAN. <b>Conclusão: Não cumpre.</b>
13	<b>21B.30 Procedimentos documentados</b>	
13a	A autoridade competente de cada Estado-Membro deverá <u>estabelecer procedimentos documentados</u> para descrever a sua organização, bem como os meios e métodos utilizados para cumprir os requisitos da presente parte. Os procedimentos deverão ser actualizados e servir de documentos-base de trabalho para todas as actividades relacionadas.	Não existem procedimentos da AAN. <b>Conclusão: Não cumpre</b>
13b	Deverá ser mantida à disposição da Agência uma cópia dos procedimentos e respectivas alterações.	No caso de aeronaves militares, este requisito terá que ser revisto, no âmbito do fórum da MAWA. <b>Conclusão: Não observável.</b>
14	<b>21B.35 Alterações à organização e procedimentos</b>	
14a	A autoridade competente deverá notificar à Agência todas as alterações significativas introduzidas na sua organização e nos seus procedimentos documentados.	No caso de aeronaves militares, este requisito terá que ser revisto, no âmbito do fórum da MAWA. <b>Conclusão: Não observável.</b>
14b	A autoridade competente deverá actualizar os seus procedimentos documentados em função de todas as alterações introduzidas nos regulamentos, de forma atempada para assegurar a sua implementação efectiva.	A aplicar após a aprovação de procedimentos. <b>Conclusão: Não observável.</b>



Nº	Requisitos da EASA	Autoridade Aeronáutica Nacional
<b>15</b>	<b>21B.40 Resolução de litígios</b>	
<b>15a</b>	A autoridade competente de cada Estado-Membro deverá estabelecer um procedimento relativo à resolução de litígios no âmbito dos seus procedimentos documentados em matéria de organização.	No caso de aeronaves militares, este requisito terá que ser revisto, no âmbito do fórum da MAWA. Não existentes procedimentos da AAN. <b>Conclusão: Não cumpre</b>
<b>15b</b>	Sempre que surgir entre as autoridades competentes dos Estados-Membros um litígio que não possa ser resolvido pelas vias normais, caberá aos administradores mencionados no ponto 21B.25(b)(2) notificar a Agência, que servirá de mediadora na resolução do problema em questão.”	No caso de aeronaves militares, este requisito terá que ser revisto, no âmbito do fórum MAWA. <b>Conclusão: Não observável.</b>

Como se pode observar existe um requisito (nº 6) para a aviação civil, que não se considerou aplicável às aeronaves militares, no entanto este requisito deve ser analisado e discutido no âmbito do MAWA, para harmonização de opiniões, pois o Director da DEP considera que deve-se aplicar, apesar da dificuldade em encontrar uma seguradora que assuma este tipo de risco.

Fazendo uma análise estatística do resultados obtidos. Dos 24 requisitos acima enumerados: observa-se

**Tabela B-2 – Resultado da verificação de satisfação de requisitos.**

	Cumpre	Não cumpre	Cumpre parcialmente	Não observável	Não aplicável	Total
<b>Nº</b>	2	12	3	7	1	25
<b>%</b>	8	48	12	28	4	100

Desta tabela, observa-se que, dos 25 requisitos analisados, 12 (48%) não cumprem na totalidade os requisitos e 3 (12%) não cumprem parcialmente, ou seja a AAN não cumpre 60% dos requisitos. 7 (28%) requisitos são não observáveis e 1 (4%) não aplicável, ou seja 32% ficam por verificar.

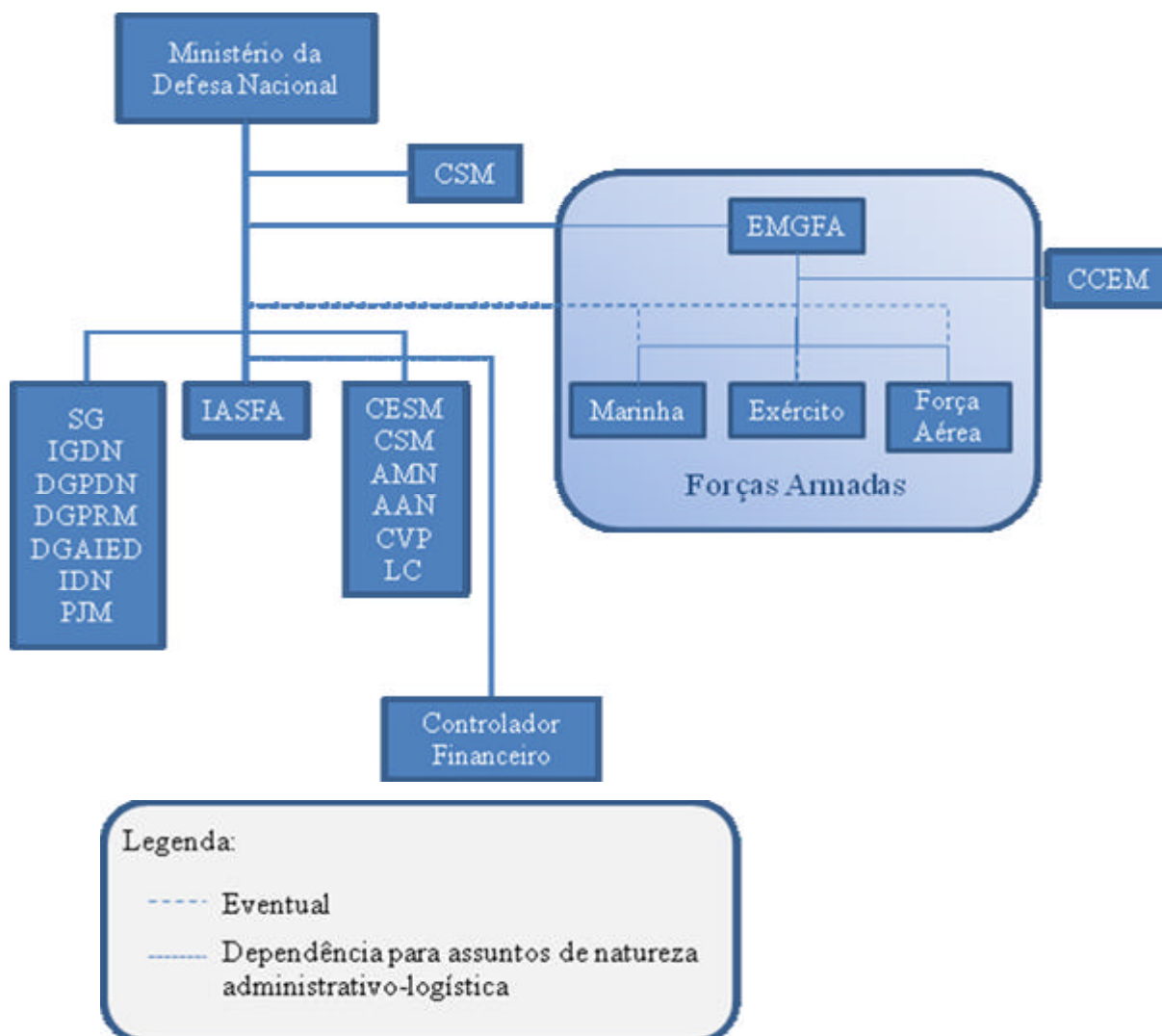
Em conclusão, mantendo as condições analisadas, a AAN cumpre 8%, não cumpre 60% e ficam por verificar 32% dos requisitos da EASA para uma Autoridade aeronáutica.



## Anexo C – Estrutura orgânica do Ministério da Defesa Nacional

Com base na Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional (Decreto-Lei nº 154-A/2009, de 6 Julho), do artigo 3.º ao 9.º, apresenta-se a estrutura orgânica do Ministério da Defesa Nacional.

Figura C-1 – Estrutura Orgânica do Ministério da Defesa Nacional





As siglas apresentadas na figura C-1 têm o seguinte significado:

AMN – Autoridade Marítima Nacional  
AAN – Autoridade Aeronáutica Nacional  
CCEM – Conselho de Chefes de Estado Maior  
CSM – Conselho de Saúde Militar (na dependência directa)  
CSM – Conselho Superior Militar (órgão de apoio do MDN)  
CESM – Conselho de Ensino Superior Militar  
CVP – Cruz Vermelha Portuguesa  
DGPDN – Direcção-Geral de Política de Defesa Nacional  
DGPRM – Direcção-Geral de Pessoal e Recrutamento Militar  
DGAIED – Direcção-Geral de Armamento e Infra-Estruturas de Defesa  
EMGFA – Estado-Maior-General das Forças Armadas  
IASFA – Instituto de Acção Social das Forças Armadas  
IDN – Instituto da Defesa Nacional  
IGDN – Inspeção Geral da Defesa Nacional  
LC – Liga dos Combatentes  
PJM – Polícia Judiciária Militar  
SG – Secretaria Geral

(Fonte: Aulas de Enquadramento Legislativo das Forças Armadas e da GNR)

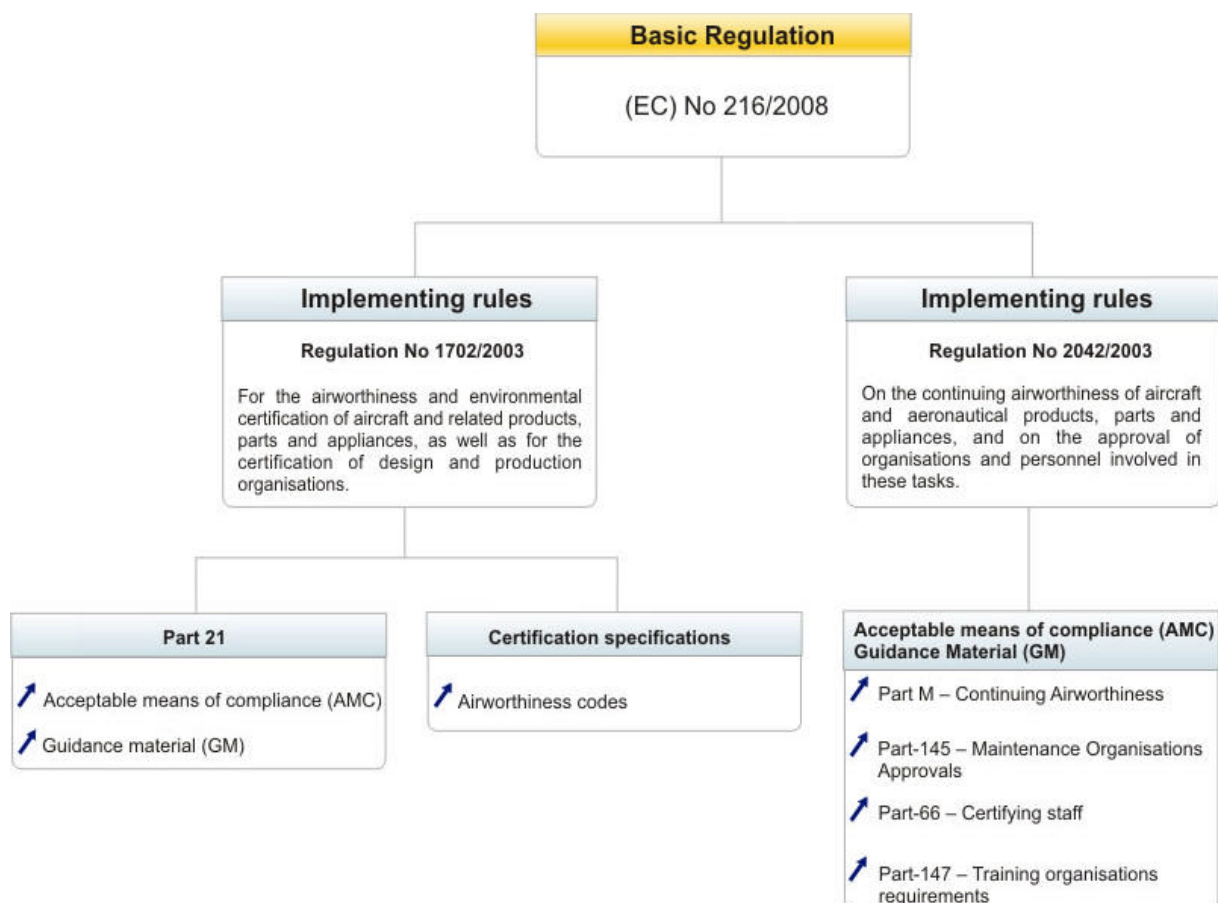


## Anexo D – Estrutura Regulamentar da EASA

A estrutura regulamentar da EASA assenta no regulamento base (EC) n° 216/2008, de 20 Fevereiro, que define os requisitos essenciais de aeronavegabilidade e de protecção ambiental<sup>49</sup> “aplicáveis aos processos de concepção, fabrico, manutenção e operação de aeronaves, produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como às pessoas e organizações envolvidas nestes processos”<sup>50</sup>. Este regulamento remete para dois regulamentos de implementação (*Implementing rules* - IR): o Regulamento (EC) n° 1702/2003, de 24 Setembro; e o regulamento (CE) n° 2042/2003, de 20 Novembro.

A figura seguinte apresenta a estrutura regulamentar:

Figura D-1 – Estrutura regulamentar da EASA.



<sup>49</sup> Art. 5.º e 6.º do Regulamento (CE) n° 216/2008

<sup>50</sup> (Cabral, 2009)





O Regulamento (EC) nº 1702/2003 “estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos comuns para a certificação de aeronavegabilidade e ambiental dos produtos, peças e equipamentos especificando o seguinte:

- a) a emissão de certificados-tipo, de certificados-tipo restritos, certificados-tipo suplementares, bem como de alterações a esses certificados;
- b) a emissão de certificados de aeronavegabilidade e de certificados restritos de aeronavegabilidade, licenças de voo e certificados de aptidão;
- c) a emissão de aprovações de projectos de reparação;
- d) a demonstração do cumprimento dos requisitos de protecção ambiental;
- e) a emissão de certificados de emissão de ruído;
- f) a identificação de produtos, peças e equipamentos;
- g) a certificação de determinadas peças e equipamentos;
- h) a certificação de entidades de projecto e produção;
- i) a emissão de directivas sobre aeronavegabilidade.

Na prática traduz-se nos processos a realizar aquando do lançamento de um novo modelo de aeronave, produto, peça ou equipamento. Desde a sua aprovação, este regulamento sofreu os seguintes aditamentos:

- Regulamento (EC) nº 1194/2009, de 30 Novembro, introduz alterações nos requisitos e procedimentos para a certificação de aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos e de design e produção, em particular introduz a definição do conceito de estabelecimento principal (*place of business*), melhora o conteúdo do formulário “EASA Form 1” do certificado de aptidão e revê as disposições relativas à licença de voo.

- Regulamento (EC) nº 1057/2008, de 27 Outubro, que alterou o Apêndice II em anexo ao regulamento, relativamente à revisão do certificado de Aeronavegabilidade (*EASA Form 15a*);

- Regulamento (EC) nº 287/2008, de 28 Março, relativamente à extensão do período de validade referido no artigo 2.º c (3) do regulamento;

- Regulamento (EC) nº 375/2007, de 30 Março, relativa à validade dos certificados de aeronavegabilidade após a criação da EASA.

- Regulamento (EC) nº 335/2007, de 28 Março 2007 que adapta a Parte 21, Secção A, SubParte I e o EASA Form 45 do 1702/2003, relativamente as regras de implementação relacionadas com a certificação ambiental de aeronaves e produtos, peças e equipamentos;



- Regulamento (EC) nº 706/2006, de 8 Maio, em relação ao período que um Estado-Membro pode emitir aprovações de duração limitada;

- Regulamento (EC) nº 381/2005, de 7 Março, que estabelece as *implementing rules* da certificação de aeronavegabilidade e certificação ambiental de aeronaves e produtos, componentes e equipamentos, assim como para a certificação de organizações de projecto e produção.

No seu anexo Parte 21, define requisitos e procedimentos para a certificação de aeronavegabilidade e certificação ambiental das aeronaves e produtos, peças e equipamentos conexos, bem como a certificação de entidades de projecto e produção<sup>51</sup>.

Em cooperação com a *Joint Aviation Authorities* (JAA), a EASA elaborou os códigos de aeronavegabilidade, denominados por *Certification Specifications* (CS). Os CS actualmente em vigor são os seguintes:

- CS-22 – *Sailplanes and Powered Sailplanes*
- CS-23 – *Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Aeroplanes*
- CS-25 – *Large Aeroplanes*
- CS-27 – *Small Rotorcraft*
- CS-29 – *Large Rotorcraft*
- CS-31 HB – *Hot Air Balloons*
- CS-34 – *Aircraft Engine emissions and Fuel Venting*
- CS-36 – *Aircraft Noise*
- CS-APU – *Auxiliary Power Units*
- CS-AWO – *All Weather Operations*
- CS-E – *Engines*
- CS-ETSO – *European Technical Standard Orders*
- CS-Definitions – *Definitions and Abbreviations*
- CS-P – *Propellers*
- CS-VLA – *Very Light Aeroplanes*
- CS-VLR – *Very Light Rotorcraft*

---

<sup>51</sup> [[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/index.html](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/index.html)], consultado entre Nov09 e Abr10.



O regulamento (CE) nº 2042/2003 “estabelece requisitos técnicos e procedimentos administrativos comuns destinados a assegurar a manutenção da aeronavegabilidade das aeronaves, bem como de quaisquer componentes destinados a instalação nas mesmas”<sup>52</sup>, pelo que é relativo às actividades que se realizam sistematicamente ao longo de todo o ciclo de vida, verificando continuamente o estado de aeronavegabilidade permanente de uma aeronave, produto, peça ou equipamento aeronáutico. Este regulamento subdivide-se nas seguintes Partes:

Anexo I – Parte M – Gestão de Aeronavegabilidade permanente;

Anexo II – Parte 145 – Certificação das Organizações de Manutenção;

Anexo III – Parte 66 – Licenças de Manutenção Aeronáutica;

Anexo IV – Parte 147 – Certificação das Organizações de Formação de manutenção.

Os *Acceptable Means of Compliance* (AMC) e os *Guidance Material* (GM), colaboram com as CS nos processos de certificação definidos. As AMC, GM agrupam-se nos anexos descritos e, actualmente, existem os discriminados na tabela abaixo.

O AMC genérico é o AMC-20 sobre “*General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances*”.

---

<sup>52</sup> Artigo 1.º, Regulamento (CE) nº 2042/2003.



**Tabela D-1 – Parte 21 : AMCs e GMs actualmente em vigor**

<b>Amendment N.º.</b>	<b>Data efectiva</b>	<b>Decisão do Director Executivo</b>	<b>Regra e Amendment</b>	<b>Notas Explicativas</b>	<b>NPA</b>	<b>CRD</b>
AMC & GM Parte 21/5	31-08-2009	Decisão 2009/011/R	AMC & GM 21 não foram publicados como versão consolidada desta decisão	ED Decisão 2009/011/R Nota Explicativa	NPA 2008-12 NPA 2008-19	CRD 2008-12 CRD 2008-19
AMC & GM Parte 21/4	29-11-2007	Decisão 2007/012/R	AMC & GM 21 não foram publicados como versão consolidada desta decisão		NPA 2007/03	CRD 2007/03
AMC & GM Parte 21/3	05-04-2007	Decisão 2007/006/R	AMC & GM 21 não foram publicados como versão consolidada desta decisão		NPA 09/2006	CRD 09/2006
AMC & GM Parte 21/2	03-04-2007	Decisão 2007/008/R	AMC & GM 21 não foram publicados como versão consolidada desta decisão		NPA 15/2005	CRD 15/2005
AMC & GM Parte 21/1	27-12-2006	Decisão 2006/13/R	AMC & GM 21 não foram publicados como versão consolidada desta decisão		NPA 20/2005	CRD 20/2005
AMC & GM relativo à Parte 21 versão inicial		Decisão 2003/01/RM		ED Decisão 2003/01/RM Nota Explicativa		CRD

**Tabela D-2 – Parte M : AMCs actualmente em vigor.**

<b>Amendment N.º.</b>	<b>Data efectiva</b>	<b>Decisão do Director Executivo</b>	<b>Regra e Amendment</b>	<b>Notas Explicativas</b>	<b>NPA</b>	<b>CRD</b>
AMC Parte M/5	31-03-2009	Decisão 2009/006/R	Anexo 1 da Decisão 2009/006/R	ED Decisão 2009/006/R Nota Explicativa	NPA 2008-16	CRD 2008-16
AMC Parte M/4	19-12-2008	Decisão 2008/013/R	Anexo I da Decisão 2008/013/R	ED Decisão 2008/013/R Nota Explicativa	NPA 07/2005 NPA 2007-08	CRD 07/2005 CRD 2007-08
AMC Parte M/3	20-03-2007	Decisão 2007/001/R na Segurança (Safety) do Tanque de Combustível	AMC Parte-M não foram publicados como versão consolidada desta decisão	N/A	NPA 22/2005	CRD 22/2005



AMC Parte M/2	27-12-2006	Decisão 2006/14/R	M.A.501 (c)		NPA 20/2005	CRD 20/2005
AMC Parte M/1	25-12-2006	Decisão 2006/11/R	M.A.402 (b), M.A.606 (f) e M.A.608 (b)	ED Decisão 2006/11/R Nota Explicativa	NPA 01/2006	CRD 01/2006
AMC Parte M/0 versão inicial		Decisão 2003/19/RM	Anexo I da Decisão 2003/19/RM	ED Decisão 2003/19/RM Nota Explicativa		CRD-AMC to Parte-M

NOTA: Não existem GM em vigor

**Tabela D-3 – Parte 145 : AMC e GM's actualmente em vigor**

<i>Amendment</i> Nº.	Data efectiva	Decisão do Director Executivo	Regra e <i>Amendment</i>	Notas Explicativas	NPA	CRD
AMC Parte 145/3	31-03-2009	Decisão 2009/007/R	Anexo 1 da Decisão 2009/007/R	ED Decisão 2009/007/R Nota explicativa	NPA 2008-16	CRD 2008-16
AMC Parte 145/2	20-03-2007	Decisão 2007/002/R on Fuel Tank Safety	AMC Partee-145 não foram publicados como versão consolidada desta decisão	N/A	NPA 22/2005	CRD 22/2005
AMC Parte 145/1	25-12-2006	Decisão 2006/11/R	145.A.30 (f) e 145.A.40 (b)	ED Decisão 2006/11/R Nota explicativa	NPA 01/2006	CRD 01/2006
AMC Parte 145/0 Versão inicial		Decisão 2003/19/RM	Anexo II da Decisão 2003/19/RM	ED Decisão 2003/19/RM Nota explicativa		CRD-AMC to Partee-145
GM Parte 145/0 Versão inicial		Decisão 2003/19/RM	Anexo III da Decisão 2003/19/RM	ED Decisão 2003/19/RM Nota explicativa		CRD-GM to Parte-145

**Tabela D-4 – PARTE 66 : AMC actualmente em vigor**

<i>Amendment</i> Nº.	Data efectiva	Decisão do Director Executivo	Regra e <i>Amendment</i>	Notas Explicativas	NPA	CRD
AMC 66/8	08-12-2009	Decisão 2009/016/R*	Anexo I to ED Decisão 2009/16/R	N/A	NPA 2009-05	CRD 2009-05



AMC 66/7	31-03-2009	Decisão 2009/008/R	Anexo 1 of Decisão 2009/008/R	ED Decisão 2009/008/R Nota explicativa	NPA 2008-16	CRD 2008-16
AMC 66/6	18/07/2008	Decisão 2008/003/R*	Anexo I to ED Decisão 2008/003/R Amended by ED Decisão 2009/016/R	N/A	NPA 18/2007	CRD 18/2007
AMC 66/5	25/12/2007	Decisão 2007/018/R**	Anexo I to ED Decisão 2007/018/R	N/A	NPA 2007/04	CRD 2007/04
AMC 66/4	02/05/2007	Decisão 2007/009/R *	Anexo I to ED Decisão 2007/009/R Amended by ED Decisão 2008/003/R	N/A	NPA 19/2006	CRD 19/2006
AMC 66/3	20/03/2007	Decisão 2007/003/R on Fuel Tank Safety	AMC Parte-66 não foram publicados como versão consolidada desta decisão	N/A	NPA 22/2005	CRD 22/2005
AMC 66/1	19/12/2005	Decisão 2005/07/R*	Anexo I to ED Decisão 2005/07/R Amended by ED Decisão 2007/009/R		NPA 01/2005	CRD 01/2005
AMC Parte 66/0 Versão inicial		Decisão 2003/19/RM	Anexo IV of Decisão 2003/19/RM	ED Decisão 2003/19/RM Nota explicativa		CRD-AMC to Parte-66
* Esta Decisão corrige apenas o Apenso I do Anexo IV “ <i>Acceptable means of compliance to Part-66</i> ” da ED Decisão 2003/19/RM.						
** Esta Decisão corrige apenas o Anexo IV “ <i>Acceptable means of compliance to Part-66</i> ” e o Anexo V “ <i>Guidance Material to Part-66</i> ” da ED Decisão 2003/19/RM.						
<b>AMC Versões arquivadas</b>						
AMC 66/2	07/08/2006	Decisão 2006/06/R ***	Anexo I to ED Decisão 2006/06/R		NPA 03/2006	CRD 03/2006
*** revogado pelo Dec. 2007/009/R.						
GM Parte 66/0 Versão inicial		Decisão 2003/19/RM	Anexo V da Decisão 2003/19/RM	ED Decisão 2003/19/RM Nota explicativa		N/A



Tabela D-5 – PARTE 147 : AMC e GM actualmente em vigor

<i>Amendment</i> N.º.	Data efectiva	Decisão do Director Executivo	Regra e <i>Amendment</i>	Notas Explicativas	NPA	CRD
AMC 147/1*	16/05/2006	Decisão 2006/01/R	AMC 147 não foram publicados como versão consolidada desta decisão	ED Decisão 2006/01/R AMC Parte 147 Nota explicativa	NPA 06/2005	CRD 06/2005
AMC 147/0 Versão inicial		Decisão 2003/19/RM	Anexo VI da Decisão 2003/19/RM	ED Decisão 2003/19/RM Nota explicativa		CRD-AMC to Parte-147
GM Parte 147/0 Versão inicial		Decisão 2003/19/RM	Anexo VII da Decisão 2003/19/RM	ED Decisão 2003/19/RM Nota explicativa		CRD-GM to Parte-147
* ED Decisão 2006/01/R corrige apenas o Anexo VI “ <i>Acceptable means of compliance to Part-147</i> ” da ED Decisão 2003/19/RM						

(Fonte: construção da autora, com base em informação disponível em [[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/index.html](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/index.html)], consultado entre Nov09 2 Abr10.



## **Anexo E – Levantamento dos interlocutores externos à Autoridade Aeronáutica Nacional**

De acordo com as atribuições definidas no projecto de DL da AAN para o Gabinete da Autoridade Aeronáutica Nacional (GAAN) (art. 4.º) e para o Serviço de Policiamento Aéreo (SPA) (Art. 8.º), identificam-se os interlocutores externos à AAN, que se relacionam com a AAN no cumprimento das suas competências definidas.

No âmbito desta investigação, considera-se interlocutor qualquer organização, instituição, entidade, fórum ou sistema, nacional ou internacional, com a qual a AAN necessite ou beneficie em interagir com vista ao completo e eficaz cumprimento da sua missão.

No âmbito da Lei de Segurança Interna, existe o Sistema de Segurança Interna (SSI) onde se integram o Conselho Superior de Segurança Interna (CSSI), o Secretário-Geral e o Gabinete Coordenador de Segurança (GCS). O CSSI é constituído, entre os altos representantes do governo e Forças Armadas, pela Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP), a Polícia Judiciária (PJ), o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), o Serviço de Informações de Segurança (SIS), o Serviço de Informações Estratégicas de Defesa (SIED), Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro (SIOPS), os Serviços Prisionais, a Autoridade Marítima Nacional (AMN), e o Sistema da Autoridade Aeronáutica (SAA) (dependente do MOPTC). No âmbito deste trabalho, estas Forças e Serviços de Segurança e de Informação serão denominados por FSSI.





**Tabela E-1 – Interlocutores externas à AAN.**

Atribuições do GAAN	Interlocutores externos	
	No MDN	Fora do MDN
a) Processar pedidos de autorização diplomática de sobrevoo e aterragem relativos às Aeronaves de Estado, em articulação com as outras entidades competentes;		MNE, INAC
b) Autorizar a execução de levantamentos aéreos.		Entidade que solicita
c) Emitir parecer sobre a classificação de Aeronave de Estado a atribuir pelo governo português;		Gab MDN
d) Emitir certificados de aeronavegabilidade para as aeronaves militares;	Marinha, Exército	
e) Ao nível militar, regulamentar a gestão do tráfego aéreo, os serviços de navegação aérea e o Serviço de Busca e Salvamento, bem como definir as regras de operação no espaço aéreo para as aeronaves militares, efectuando a respectiva inspecção e supervisão;	Marinha Exército	
f) Assegurar a representação nacional nos fora internacionais de Autoridades Aeronáuticas Militares e nos de cooperação civil-militar nacionais e internacionais que se enquadrem nas suas atribuições.		
g) Participar na definição e desenvolvimento da política aeronáutica nacional e internacional, como necessário;		Gab MDN
h) Certificar as especialidades aeronáuticas militares;	Marinha Exército	
i) Regulamentar, como necessário, o controlo e policiamento do espaço aéreo nacional;		FSSI
j) Certificar as entidades envolvidas no âmbito da aeronavegabilidade militar.	Marinha Exército	Entidades envolvidas
Atribuições do SPA	Interlocutores externos	
	No MDN	Fora do MDN
a) Prevenir, fiscalizar e impedir a utilização do espaço aéreo para o desenvolvimento e a prática de actos contrários à lei e aos regulamentos, em coordenação com as demais forças e serviços de segurança, quando apropriado;	CEMGFA	FSSI, INAC
b) Garantir a execução dos actos administrativos emanados da autoridade competente que visem impedir o incumprimento da lei ou a sua violação continuada;	CEMGFA	
c) Planear e implementar as medidas adequadas para garantir a segurança do espaço aéreo nos eventos de elevada visibilidade, em coordenação com as forças e serviços de segurança;	CEMGFA	FSSI
d) Determinar medidas de controlo e gestão do espaço aéreo, nomeadamente, através da criação de zonas de exclusão, e estabelecer condições de acesso ao espaço aéreo por razões de segurança nacional.	CEMGFA	NAV
e) Integrar o Gabinete Coordenador de Segurança previsto na Lei de Segurança Interna.		GCS



Com cada interlocutor deve a AAN estabelecer uma relação orientada para as actividades a desenvolver. O quadro seguinte evidencia as actividades a desenvolver com cada interlocutor.

**Tabela E-2 – Relação entre a Autoridade Aeronáutica Nacional e os seus interlocutores externos.**

Interlocutores	Actividade relacionada
<b>Ministério da Defesa Nacional</b>	
Gab MDN	- Receber e encaminhar os pareceres da AAN sobre classificação de aeronave de Estado.
Marinha, Exército e Força Aérea	Mantém uma ligação constante que permita: <ul style="list-style-type: none"><li>- A emissão de certificados de aeronavegabilidade para as aeronaves militares;</li><li>- A certificação das especialidades aeronáuticas militares;</li><li>- A certificação das entidades envolvidas no âmbito da aeronavegabilidade.</li><li>- Reconhecer e cumprir a regulamentação de gestão do tráfego aéreo, dos serviços de navegação aérea e do Serviço de Busca e Salvamento, bem como as regras de operação no espaço aéreo para as aeronaves militares, estando disponível para as inspecções e supervisões da AAN.</li></ul>
<b>Outros Ministérios</b>	
MNE	Encaminhamento de autorizações diplomáticas de sobrevoo e aterragem para AE estrangeiras;
NAV	Estabelecer um canal de comunicação com o SPA, que garanta a execução de medidas de controlo e gestão do espaço aéreo (criação de zonas de exclusão) e de condições de acesso ao espaço aéreo por razões de segurança nacional.
INAC	Estabelecer um canal de comunicação, no sentido de: <ul style="list-style-type: none"><li>- Encaminhar as autorizações diplomáticas de sobrevoo e aterragem para aeronaves de Estado;</li><li>- Colaborar com o SPA na prevenção, fiscalização e inibição da utilização do espaço aéreo para o desenvolvimento e a prática de actos contrários à lei e aos regulamentos;</li></ul>
FSSI	Cooperar na implementação da regulamentação do controlo e policiamento do espaço aéreo nacional; <ul style="list-style-type: none"><li>- Colaborar na prevenção, fiscalização e inibição da utilização do espaço aéreo para o desenvolvimento e a prática de actos contrários à lei e aos regulamentos;</li><li>- Coordenar no planeamento e implementação das medidas adequadas para garantir a segurança do espaço aéreo nos eventos de elevada visibilidade.</li></ul>
GCS	O SPA deve integrar o GCS, previsto na Lei de Segurança Interna.



## **Anexo F – Proposta de alteração do projecto de DL da AAN.**

Tomando como base o projecto de DL da AAN de 30-Março-2010, apresentam-se as alterações propostas, assinaladas com sublinhado cizento.

### **“MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**

**Decreto-Lei nº \_\_\_\_/2010**

### **AUTORIDADE AERONÁUTICA NACIONAL**

A actual conjuntura internacional no domínio da Segurança, nomeadamente, os riscos e ameaças decorrentes da utilização de plataformas aéreas para perpetrar ataques terroristas e para a prática de actividades ilícitas ligadas ao crime organizado e ao tráfico internacional, tem conduzido, de uma forma global, à revisão de normas, procedimentos e estados de prontidão dos sistemas destinados a dissuadir, minimizar ou anular os referidos riscos e ameaças.

Porque a velocidade e a inexistência de barreiras físicas são características inerentes à Aviação e ao espaço aéreo, a capacidade de nele intervir, em tempo oportuno, para negar a sua utilização para fins ilícitos e para garantir a sua integridade, a segurança de bens e pessoas à superfície e a protecção das infra-estruturas essenciais ao funcionamento dos Estados, assume, actualmente, uma relevância capital.

A Força Aérea possui meios em permanente estado de prontidão que asseguram a vigilância e o controlo do espaço aéreo sob soberania nacional através da realização de acções de policiamento aéreo, detendo a responsabilidade exclusiva de contacto imediato com as autoridades governamentais para o emprego de medidas excepcionais contra ameaças aéreas civis, e efectua acções de vigilância, reconhecimento e fiscalização nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e no alto mar.

Concomitantemente, a Força Aérea é entidade reguladora, gestora de tráfego aéreo e prestadora de serviços de navegação aérea, concede autorizações para a realização de levantamentos aéreos, participa nos fora de cooperação civil-militar, a nível nacional e internacional, e é única na certificação de navegabilidade de aeronaves



militares, como resultado dos saberes aeronáuticos nela residentes imprescindíveis ao cumprimento da sua Missão.

Adicionalmente, colabora com outras entidades e órgãos do Estado no processamento das autorizações de sobrevoo e de aterragem para Aeronaves de Estado e, decorrente da sua missão, deverá emitir parecer quando da atribuição do estatuto de Aeronave de Estado pelo Estado Português.

Por conseguinte, importa instituir no âmbito da Defesa Nacional, através de legislação própria, uma entidade que garanta o exercício da autoridade do Estado no espaço estratégico de interesse nacional permanente neste novo ambiente caracterizado por riscos e ameaças civis que têm vindo a esbater a dicotomia entre Segurança e Defesa, e a quem sejam reconhecidas as funções de regulação, inspecção e de supervisão aeronáutica, na sequência do prescrito no artigo 7.º do Decreto-Lei nº 154-A/2009, de 6 de Julho e na Secção IX do Decreto-Lei nº 232/2009, de 15 de Setembro. Devendo garantir o exercício da autoridade aeronáutica para a aeronavegabilidade das aeronaves militares, através da regulação, inspecção e supervisão dos processos de aeronavegabilidade, enquadrados nas iniciativas europeias para segurança da aviação militar e harmonização de regulamentos comuns e integrar os órgãos estatuídos pela Lei de Segurança Interna no quadro do Sistema de Autoridade Aeronáutica.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## CAPÍTULO I

### Autoridade Aeronáutica Nacional

#### Artigo 1.º

##### Objecto

1. O presente diploma define as competências, a estrutura e o funcionamento da Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN).
2. O Chefe do Estado-Maior da Força Aérea é, por inerência, a AAN.
3. É criado, na dependência da AAN:
  - a. O Serviço de Policiamento Aéreo (SPA);



**b. O Serviço de Aeronavegabilidade.**

**Artigo 2.º**

**Competências**

1. A AAN é a entidade responsável pela coordenação e execução das actividades a desenvolver pela Força Aérea e pelo SPA na regulação, inspecção e supervisão das actividades de âmbito aeronáutico da área da Defesa Nacional e no exercício da autoridade do Estado no espaço estratégico de interesse nacional permanente, na observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional.

2. A AAN é, ainda, a entidade responsável pela coordenação e execução das actividades a desenvolver pela Força Aérea e pelo Serviço de Aeronavegabilidade na área da aeronavegabilidade, com a regulação, inspecção e supervisão das actividades de aeronavegabilidade, na observância das orientações estabelecidas a nível europeu e definidas pelo Ministro da Defesa Nacional.

3. Compete ainda à AAN emitir parecer sobre a atribuição, pelo governo Português, do estatuto de Aeronave de Estado, processar pedidos de autorização diplomática de sobrevoo e aterragem relativos às Aeronaves de Estado, estrangeiros e nacionais, em articulação com as outras entidades competentes, e autorizar a execução de levantamentos aéreos.

4. A AAN participa no sistema de segurança interna, no quadro instituído pelo Sistema de Autoridade Aeronáutica.

**Artigo 3.º**

**Estrutura**

A AAN compreende os seguintes órgãos:

- a) O Gabinete da AAN;
- b) O Serviço de Policiamento Aéreo;
- c) O Serviço de Aeronavegabilidade.

**CAPÍTULO II**

**Gabinete da Autoridade Aeronáutica Nacional**

**Artigo 4.º**



### Atribuições

O Gabinete da AAN é o órgão executivo da AAN, funciona no âmbito do CEMFA, e tem as seguintes atribuições:

- a) Processar pedidos de autorização diplomática de sobrevoo e aterragem relativos às aeronaves de Estado, em articulação com as outras entidades competentes;
- b) Autorizar a execução de levantamentos aéreos;
- c) Emitir parecer sobre a classificação de aeronave de Estado a atribuir pelo governo português;
- d) Ao nível militar, regulamentar, inspeccionar e supervisionar os procedimentos de aeronavegabilidade exigidos a nível europeu, no âmbito civil-militar, de aeronavegabilidade;
- e) Ao nível militar, regulamentar a gestão do tráfego aéreo, os serviços de navegação aérea e o Serviço de Busca e Salvamento, bem como definir as regras de operação no espaço aéreo para as aeronaves militares, efectuando a respectiva inspecção e supervisão;
- f) Assegurar a representação nacional nos fora internacionais de Autoridades Aeronáuticas Militares e nos de cooperação civil-militar nacionais e internacionais que se enquadrem nas suas atribuições.
- g) Participar na definição e desenvolvimento da política aeronáutica nacional e internacional, como necessário;
- h) Certificar as especialidades aeronáuticas militares;
- i) Regulamentar, como necessário, o controlo e policiamento do espaço aéreo nacional;
- j) Certificar as entidades envolvidas no âmbito da aeronavegabilidade militar;
- k) Certificar as infra-estruturas aeroportuárias de uso exclusivo militar.

## CAPÍTULO III

### Serviço de Policiamento Aéreo

#### Artigo 5.º

#### Natureza



1. O SPA é constituído pelos elementos da componente operacional do sistema de forças nacional da responsabilidade da Força Aérea.

2. O Comandante da Componente Aérea é o responsável pela direcção, coordenação e controlo das actividades desenvolvidas pelo SPA.

## Artigo 6.º

### Policimento Aéreo

Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por policiamento aéreo o emprego de aeronaves militares com a finalidade de garantir o exercício da autoridade do Estado no espaço aéreo e marítimo do espaço estratégico de interesse nacional permanente.

## Artigo 7.º

### Organização

A organização do SPA compreende:

- a) O Comandante da Componente Aérea;
- b) Os Centros de Relato e Controlo;
- c) As Unidades Aéreas Operacionais;
- d) As Unidades de intervenção Anti-Aérea.

## Artigo 8.º

### Atribuições

1. No âmbito do Policiamento Aéreo e sem prejuízo do prescrito na lei para outras entidades, são atribuições do SPA:

- a) Prevenir, fiscalizar e impedir a utilização do espaço aéreo para o desenvolvimento e a prática de actos contrários à lei e aos regulamentos, em coordenação com as demais forças e serviços de segurança, quando apropriado;
- b) Garantir a execução dos actos administrativos emanados da autoridade competente que visem impedir o incumprimento da lei ou a sua violação continuada;



c) Planear e implementar as medidas adequadas para garantir a segurança do espaço aéreo nos eventos de elevada visibilidade, em coordenação com as forças e serviços de segurança;

d) Determinar medidas de controlo e gestão do espaço aéreo, nomeadamente, através da criação de zonas de exclusão, e estabelecer condições de acesso ao espaço aéreo por razões de segurança nacional.

e) Integrar o Gabinete Coordenador de Segurança, e o respectivo Secretariado Permanente, previsto na Lei de Segurança Interna.

2. A autorização para o uso de medidas excepcionais contra plataformas aéreas em voo confirmadas como potencial ameaça terrorista é da competência exclusiva do Governo.

## Artigo 9.º

### Dever de colaboração

1. Toda a aeronave deslocando-se no, ou para o espaço estratégico de interesse nacional permanente, bem como os prestadores de serviços de navegação aérea, os directores de aeródromos e os responsáveis das entidades que tenham a seu cargo a gestão e o controlo das infra-estruturas aeroportuárias estão sujeitos ao dever de colaboração.

2. O exercício da actividade de policiamento aéreo poderá impor a medida de intercepção e de obrigação de aterragem da aeronave interceptada num aeródromo diferente do de destino, com a entrega da aeronave e da tripulação às autoridades competentes.

3. No âmbito das suas atribuições, os prestadores de serviços de navegação aérea têm o dever de fornecer ao SPA toda a informação relativa a situações anómalas detectadas.

## Artigo 10.º

### Autoridade de polícia

1. Para efeitos do presente diploma, considera-se autoridade de polícia o Comandante da Componente Aérea.

2. O Comandante da Componente Aérea tem competência para determinar a





aplicação das medidas de polícia necessárias ao cumprimento das atribuições do SPA, designadamente:

- a) Reconhecimento e vigilância de aeronaves e navios;
- b) Reconhecimento e vigilância aérea de infra-estruturas aeroportuárias e de outros locais utilizados por aeronaves;
- c) Intercepção e escolta de aeronaves;
- d) Aterragem de aeronaves num aeródromo diferente do de destino;
- e) Interditar ou impor condições à entrada de aeronaves no espaço estratégico de interesse nacional permanente, ou de uma parte dele;
- f) Medidas de controlo e gestão do espaço aéreo por razões de segurança nacional;
- g) Medidas excepcionais contra plataformas aéreas confirmadas como potencial ameaça terrorista, após a necessária autorização do Governo.

### Artigo 11.º

#### Dever de coordenação e cooperação

1. As forças e serviços de segurança e o SPA têm o dever de cooperar entre si, designadamente, através da comunicação de informação necessária para a prossecução dos seus objectivos específicos e da actuação conjunta, sempre que necessário.

2. A articulação operacional entre as forças e serviços de segurança e o SPA será efectuada através dos seus dirigentes máximos, podendo ser objecto de acordos a celebrar entre os mesmos.

### Artigo 12.º

#### Autos de ocorrência

1. Sempre que sejam efectuadas acções de policiamento aéreo no âmbito dos preceitos deste diploma, será elaborado auto de ocorrência detalhando todas as acções efectuadas.

2. Perante uma contra-ordenação aeronáutica, será levantado o respectivo auto de notícia de acordo com a lei, remetendo-o ao Instituto Nacional de Aviação Civil I.P..

## CAPÍTULO IV



## Serviço de Aeronavegabilidade

### Artigo 13.º

#### Natureza

1. O SA é constituído pelos elementos do Comando Logística da Força Aérea.
2. O Comandante da Logística da Força Aérea (CLAFA) é o responsável pela direcção, coordenação e controlo das actividades desenvolvidas pelo SA.

### Artigo 14.º

#### Aeronavegabilidade

Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por aeronavegabilidade todas as acções desenvolvidas com a finalidade de garantir a segurança das aeronaves militares e a protecção ambiental.

### Artigo 15.º

#### Organização

A organização do SA compreende:

- e) O Comandante da Logística da Força Aérea (CLAFA);
- f) A Director de Engenharia de Programas (DEP);
- g) A Inspector-Geral da Força Aérea (IGFA)
- h) Representantes da Qualidade na Manutenção de aeronaves da Marinha, do Exército e da Força Aérea.

### Artigo 16.º

#### Atribuições

3. No âmbito da aeronavegabilidade e sem prejuízo do prescrito na lei para outras entidades, são atribuições do SA:
  - a) Elaboração de legislação de segurança e prestação de aconselhamento técnico à EDA e à componente militar dos Estados da MAWA;
  - b) Inspeções, formação e programas de normalização, tendo em vista assegurar a aplicação uniforme da legislação europeia em matéria de segurança da aviação em todos os Estados-Membros;



- c) Certificação tipo no domínio da segurança e da compatibilidade ambiental de aeronaves, motores e peças;
  - d) Certificação e supervisão de entidades de projecto, produção e manutenção de aeronaves;
  - e) Recolha e análise de dados, bem como investigação no intuito de melhorar a segurança da aviação;
  - f) A elaboração de regras e procedimentos para operações das aeronaves militares;
  - g) A elaboração de regras para licenciamento de tripulações nos Estados-Membros;
  - h) Certificar as especialidades aeronáuticas militares;
  - i) Certificar as entidades envolvidas no âmbito da aeronavegabilidade militar;
  - j) Certificar as infra-estruturas aeroportuárias de uso exclusivo militar.
4. O Gen CEMFA tem autorização para a implementação das regras de aeronavegabilidade sobre todas as aeronaves militares.

#### Artigo 17.º

##### Dever de colaboração

1. O SA tem o dever de manter informada a EDA, MAWA e a componente militar dos Estados-Membros da MAWA sobre as infracções identificadas e todas as informações de que disponham no âmbito da aplicação do Regulamento (CE) nº 216/2008 do Parlamento Europeu, de 20 de Fevereiro, e das suas regras de execução.

#### Artigo 18.º

##### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.”



## **Anexo G – Questionário das entrevistas finais**

Este questionário foi utilizado para a Entrevista final, realizado ao Director da DEP - MGen Albuquerque, ao Chefe do Centro de Reporte e Controlo (CRC) – Tcor Telmo Reis, ao Coordenador da Delegação Residente em Sevilha e Perito das Áreas de Engenharia e Logística do C-295 - Cor Guerra, ao Chefe da Esquadra Independente de Tráfego Aéreo (EITA) – Maj Desidério Ferreira, ao Chefe do Núcleo de Certificação de Aeronavegabilidade da DEP – Maj Delfim Dore, à Coordenadora de Projectos de Engenharia do Núcleo de Testes e Avaliação de Condição da DEP, e membro do Grupo de Trabalho para a Aeronavegabilidade - Maj Teresa Cabral.

### **CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR DA FORÇA AÉREA**

#### **TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL**

#### **AUTORIDADE AERONÁUTICA MILITAR EM PORTUGAL**

#### **ENTREVISTA**

**CAP / ENGAER / 119832-H ISABEL MENAU MACHADO**

No âmbito do Curso de Promoção a Oficial Superior da Força Aérea, a Oficial-aluna encontra-se a desenvolver um Trabalho de Investigação Individual intitulado de “Autoridade Aeronáutica Militar em Portugal”. O objectivo central deste é identificar o modelo de funcionamento mais adequado da Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN), criada pela última revisão da Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional (DL 154-A/2009, de 6 de Julho).

Esta investigação segue o método científico de investigação, desenvolvido por *Raymond Quivy* e *LucVan Campenhoudt*. Com vista a alcançar o objectivo central, definiram-se os seguintes objectivos específicos:

- Analisar o enquadramento legal da Autoridade Aeronáutica Nacional
- Identificar as competências da Autoridade Aeronáutica Nacional sobre as aeronaves nacionais.



- Identificar os intervenientes externos à Autoridade Aeronáutica Nacional, fundamentais ao cumprimento da sua missão.

O enquadramento legal é verificado a nível internacional e nacional, com vista a identificar todos os normativos que a AAN deve cumprir como Autoridade para a aeronavegabilidade e para a Segurança do Espaço Aéreo Nacional.

As competências da AAN decorrem da análise dos normativos identificados, e enumeração dos requisitos a cumprir, nos dois âmbitos de actuação. Descriminando as diferenças da aviação civil e das aeronaves de Estado: militares e não militares.

Os intervenientes externos à AAN, decorrem da análise do processo de execução das atribuições definidas para a AAN, quer do seu gabinete (GAAN), como do seu Serviço de Policiamento Aéreo (SPA).

Apesar da AAN ainda não possuir legislação própria aprovada, esta investigação baseia-se no projecto de DR do CEMFA.

Neste contexto de investigação, é objectivo desta entrevista conhecer a opinião do entrevistado quanto ao conteúdo das perguntas derivadas, de modo a fundamentar as respostas às mesmas.

---

#### Parte I – Enquadramento legal

---

1. Da sua experiência que documentos conhece que estabeleçam disposições legais, aplicáveis a uma autoridade aeronáutica, quer na área da aeronavegabilidade quer na área da Segurança do Espaço Aéreo?
2. Dos documentos identificados aplicáveis à aviação civil, considera que devem ser aplicados directamente às aeronaves militares?
3. A EASA estabelece, no anexo V do regulamento n 216/2008, que “A entidade deve subscrever um seguro para cobrir as suas responsabilidades, a menos que estas sejam cobertas por um Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional.”. Considera que este requisito deve ser transportado para a legislação militar?
4. Que legislação considera ser aplicável às aeronaves de estado, não militares



## Parte II – Competências da Autoridade Aeronáutica Nacional

---

5. Dos documentos anteriormente identificados, quais considera que devem ser implementados na AAN, integralmente ou após alguma adaptação e em que profundidade?

## Parte III – Interlocutores externos à AAN

---

No âmbito deste trabalho, considera-se um interlocutores qualquer organização, entidade, força ou serviço, nacional ou estrangeiro, com a qual a AAN necessite ou beneficie em interagir.

6. Considerando as atribuições possíveis desta AAN, na área da Aeronavegabilidade, que interlocutores considera necessários ou benéficos para a AAN estabelecer contactos, permanentes ou pontuais, de modo a cumprir completa e eficazmente a sua missão? E qual o grau de parceria mais indicado?
7. Que relação considera que a AAN deve ter o INAC?

## Parte IV – Modelo da Autoridade Aeronáutica Nacional

---

8. Para se implementar uma completa gestão da aeronavegabilidade das aeronaves militares (da Marinha, do Exército e da Força Aérea), como considera que a Força Aérea e o Ministério da Defesa Nacional se deviam organizar?
9. Com a revisão da Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional de 2009, a AAN fica na dependência directa de S. Exa. o MDN, sendo o Gen. CEMFA, por inerência, autoridade aeronáutica nacional. Considera que a dependência directa da AAN no MDN é a melhor posição orgânica desta autoridade, com vista ao cumprimento da sua missão e ao seu reconhecimento como autoridade nacional?

Lisboa, 2010



## **Apenso A – Projecto de Decreto Regulamentar o CEMFA**

Este apenso reproduz integralmente o projecto de Decreto Regulamentar da Organização do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, (DR CEMFA).

Este projecto foi elaborado pela DIVOPS, em Dezembro de 2008, antes da aprovação e criação da Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN). Momento em que a proposta de denominação era de Autoridade Aeronáutica Nacional de Segurança do Espaço Aéreo (GAANSEA), que não chegou a ser aprovado, e a organização da Força Aérea ainda não tinha sofrido a última alteração. Pelo que, entre questões de natureza organizativa da FAP, na leitura deste projecto onde se lê AANSEA, deve-se ler AAN.

Segue-se o projecto de DR do CEMFA:

“Proposta de Decreto Regulamentar  
da Organização do Chefe do  
Estado-Maior da Força Aérea

O Decreto-Lei n.º 232/2009, de 15 de Setembro, Lei Orgânica da Força Aérea, fixou a estrutura organizativa do ramo e delimitou a área de atribuições dos órgãos e serviços que constituem a Força Aérea, determinando que as atribuições, competências e organização desses órgãos e serviços são estabelecidas por decreto regulamentar.

O Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, que integra a estrutura de comando operacional das Forças Armadas, é responsável pela administração dos recursos humanos e materiais do Ramo.

Assim:

Nos termos da alínea c) do artigo 199.º da Constituição e ao abrigo do disposto no artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 232/2009, de 15 de Setembro, o Governo decreta o seguinte:

### **CAPÍTULO I Natureza e Estrutura**

#### **Artigo 1.º**

#### **Natureza**

*O Chefe do Estado-Maior da Força Aérea é o comandante da Força Aérea e constitui-se como o principal colaborador do Ministro da Defesa Nacional e do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA) em todos os assuntos respeitantes à Força Aérea.*

#### **Artigo 2.º**

#### **Estrutura**

1 - O CEMFA tem para seu apoio directo e pessoal o Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (GABCEMFA).

2 - Dependem directamente do General CEMFA:

- a) Departamento Jurídico da Força Aérea;
- b) Gabinete da Autoridade Aeronáutica Nacional de Segurança do Espaço Aéreo.

### **CAPÍTULO II**

### **Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea**

#### **Artigo 3.º**

#### **Missão**

O Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (GABCEMFA) tem por missão apoiar o CEMFA no exercício das suas funções e nas relações da Força Aérea com o exterior.

#### **Artigo 4.º**

#### **Competências**

Ao GABCEMFA compete:

- a) Assessorar o CEMFA no exercício das suas funções, no âmbito de matérias que transcendam as competências dos outros órgãos da Força Aérea;
- b) Assegurar as relações da Força Aérea com os serviços do Estado e demais entidades exteriores;
- c) Manter as actividades de relações públicas e de protocolo da Força Aérea e



- definir os procedimentos a aplicar em todos os órgãos e unidades;
- d) Apoiar logisticamente os órgãos de conselho da Força Aérea;
  - e) Representar a Força Aérea nos conselhos gerais das empresas públicas em que tal representação esteja legalmente estabelecida e nas relações com outros países;
  - f) Aprovar os conteúdos de informação das páginas oficiais da Força Aérea na Intranet e Internet;
  - g) Coordenar e superintender nas actividades da Banda de Música.

#### Artigo 5.º

##### **Estrutura**

O GABCEMFA compreende:

- a) O Chefe do GABCEMFA;
- b) O Adjunto do Chefe do Gabinete;
- c) O Ajudante de Campo do CEMFA;
- d) As Relações Públicas às quais compete assegurar as relações da Força Aérea com os serviços do Estado e demais entidades exteriores;
- e) A Secretaria à qual compete o assegurar apoio administrativo;
- f) Os Órgãos de Apoio aos quais compete o apoio geral ao Gabinete.

### CAPÍTULO III

#### **Departamento Jurídico da Força Aérea**

#### Artigo 6.º

##### **Missão**

O Departamento Jurídico da Força Aérea (DJFA) tem por missão conduzir os assuntos de natureza jurídica envolvendo a Força Aérea e prestar o apoio jurídico que lhe for determinado pelo CEMFA ou solicitado pelos demais órgãos e serviços da Força Aérea.

#### Artigo 7.º

##### **Competências**

Ao DJFA compete:

- a) Elaborar informações, pareceres e estudos jurídicos sobre quaisquer questões ou processos submetidos à sua apreciação;
- b) Analisar os projectos de diplomas legais e de regulamentação interna com interesse para a Força Aérea;
- c) Assessorar juridicamente o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea e os Órgãos de Conselho da Força Aérea;
- d) Acompanhar ou intervir em processos de natureza judicial, administrativa, ou de outra natureza, em que a Força Aérea seja parte ou interessada;

- e) Assegurar o exercício do mandato de representação judicial da Força Aérea nos processos em que esta seja parte interessada;
- f) Assegurar a conformidade legal e regulamentar dos actos praticados no âmbito da actividade de contratação pública da Força Aérea;
- g) Colaborar com os órgãos do Ministério da Defesa Nacional e do Estado-Maior-General das Forças Armadas no âmbito das suas competências;
- h) Funcionar como ponto de contacto em relação ao exterior, na área jurídica, sem prejuízo da competência do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea;
- i) Compilar, classificar e divulgar a legislação e regulamentação de interesse para a Força Aérea.

#### Artigo 8.º

##### **Estrutura**

O DJFA compreende:

- a) O Director;
- b) O Subdirector;
- c) A Secção de Contencioso e Assuntos Institucionais, à qual compete assegurar a defesa das impugnações contenciosas interpostas de actos praticados no âmbito da Força Aérea e conduzir todos os assuntos de natureza jurídica;
- d) A Secção de Assuntos de Estado-Maior, à qual compete estudar e analisar juridicamente os assuntos de estado-maior;
- e) A Secção de Assuntos Logísticos e Financeiros, à qual compete conduzir todos os assuntos de natureza jurídica envolvendo as matérias da logística e das finanças;
- f) A Secção de Assuntos de Pessoal e Formação, à qual compete conduzir todos os assuntos de natureza jurídica envolvendo as matérias da administração de pessoal, da justiça e disciplina, do recrutamento e da formação;
- g) O Secretariado e Arquivo, ao qual compete assegurar o apoio administrativo.

### CAPÍTULO IV

#### **Gabinete da Autoridade Aeronáutica Nacional de Segurança do Espaço Aéreo**

#### Artigo 9.º

##### **Missão**

O Gabinete da Autoridade Aeronáutica Nacional de Segurança do Espaço Aéreo (GAANSEA) tem por missão coordenar,





regulamentar e controlar as actividades exercidas no âmbito da componente militar da Autoridade Aeronáutica Nacional.

**Artigo 10.º**

**Competências**

Ao GAANSEA compete:

- a) Processar pedidos de autorização diplomática de sobrevoo e aterragem relativos às Aeronaves de Estado, em articulação com as outras entidades competentes;
- b) Autorizar a execução de levantamentos aéreos.
- c) Emitir parecer sobre a classificação de Aeronave de Estado a atribuir pelo governo português;
- d) Emitir certificados de navegabilidade para as aeronaves militares;
- e) Ao nível militar, regulamentar a gestão do tráfego aéreo, a prestação dos serviços de navegação aérea e as regras de operação para as aeronaves militares, efectuando a respectiva inspecção e supervisão;
- f) Coordenar e participar na definição e desenvolvimento da política aeronáutica nacional e internacional;
- g) Assegurar a representação nacional nos fora internacionais de Autoridades Aeronáuticas Militares e nos de

cooperação civil-militar nacionais e internacionais que se enquadrem nas suas atribuições;

- h) Certificar as especialidades aeronáuticas militares necessárias à execução da missão da Força Aérea;
- i) Garantir o controlo e policiamento do Espaço Aéreo Nacional

**Artigo 11.º**

**Estrutura**

1 - O GAANSEA compreende:

- a) O Chefe de Gabinete;
- b) O Adjunto para a Gestão do Tráfego Aéreo e Aeródromos;
- c) O Adjunto para os Levantamentos Aéreos;
- d) O Adjunto para as Autorizações de Sobrevoo e Aterragem;
- e) O Adjunto para a Aeronavegabilidade.

2 - O CEMFA é, por inerência, Autoridade Aeronáutica Nacional de Segurança do Espaço Aéreo.

3 - O GAANSEA é dirigido pelo SUBCEMFA.

**Artigo 12.º**

**Norma revogatória**

É revogado o Decreto Regulamentar n.º 49/94, de 3 de Setembro.”



## **Apenso B – Projecto de Decreto-Lei da Autoridade Aeronáutica Nacional**

Este apenso reproduz integralmente o projecto de Decreto-Lei da Autoridade Aeronáutica Nacional (DL AAN).

Este projecto foi elaborado pela DIVOPS, a 30 Março 2010.

Segue-se o projecto de DL da AAN:

“MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Decreto-Lei nº \_\_\_\_/2010

AUTORIDADE AERONÁUTICA NACIONAL

A actual conjuntura internacional no domínio da Segurança, nomeadamente, os riscos e ameaças decorrentes da utilização de plataformas aéreas para perpetrar ataques terroristas e para a prática de actividades ilícitas ligadas ao crime organizado e ao tráfico internacional, tem conduzido, de uma forma global, à revisão de normas, procedimentos e estados de prontidão dos sistemas destinados a dissuadir, minimizar ou anular os referidos riscos e ameaças.

Porque a velocidade e a inexistência de barreiras físicas são características inerentes à Aviação e ao espaço aéreo, a capacidade de nele intervir, em tempo oportuno, para negar a sua utilização para fins ilícitos e para garantir a sua integridade, a segurança de bens e pessoas à superfície e a protecção das infra-estruturas essenciais ao funcionamento dos Estados, assume, actualmente, uma relevância capital.

A Força Aérea possui meios em permanente estado de prontidão que asseguram a vigilância e o controlo do espaço aéreo sob soberania nacional através da realização de acções de policiamento aéreo, detendo a responsabilidade exclusiva de contacto imediato com as autoridades governamentais para o emprego de medidas excepcionais



contra ameaças aéreas não militares, e efectua acções de vigilância, reconhecimento e fiscalização nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e no alto mar.

Concomitantemente, a Força Aérea é entidade reguladora, gestora de tráfego aéreo e prestadora de serviços de navegação aérea, concede autorizações para a realização de levantamentos aéreos, participa nos fora de cooperação civil-militar, a nível nacional e internacional, e é única na certificação de navegabilidade de aeronaves militares, como resultado dos saberes aeronáuticos nela residentes imprescindíveis ao cumprimento da sua Missão.

Adicionalmente, colabora com outras entidades e órgãos do Estado no processamento das autorizações de sobrevoo e de aterragem para Aeronaves de Estado e, decorrente da sua missão, deverá emitir parecer quando da atribuição do estatuto de Aeronave de Estado pelo Estado Português.

Por conseguinte, importa instituir no âmbito da Defesa Nacional, através de legislação própria, uma entidade que garanta o exercício da autoridade do Estado no espaço estratégico de interesse nacional permanente neste novo ambiente caracterizado por riscos e ameaças não militares que têm vindo a esbater a dicotomia entre Segurança e Defesa, e a quem sejam reconhecidas as funções de regulação, inspecção e de supervisão aeronáutica, na sequência do prescrito na Secção IX do Decreto-Lei nº 232/2009, de 15 de Setembro e do artigo 7.º do Decreto-Lei nº 154-A/2009, de 6 de Julho, devendo integrar os órgãos estatuídos pela Lei de Segurança Interna no quadro do Sistema de Autoridade Aeronáutica.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## CAPÍTULO I

### Autoridade Aeronáutica Nacional

#### Artigo 1.º

##### Objecto

4. O presente diploma define as competências, a estrutura e o funcionamento da Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN).



5. O Chefe do Estado-Maior da Força Aérea é, por inerência, a AAN.
6. É criado, na dependência da AAN, o Serviço de Policiamento Aéreo (SPA).

## Artigo 2.º

### Competências

5. A AAN é a entidade responsável pela coordenação e execução das actividades a desenvolver pela Força Aérea e pelo Serviço de Policiamento Aéreo (SPA) na regulação, inspecção e supervisão das actividades de âmbito aeronáutico da área da Defesa Nacional e no exercício da autoridade do Estado no espaço estratégico de interesse nacional permanente, na observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional.

6. Compete ainda à AAN emitir parecer sobre a atribuição, pelo governo Português, do estatuto de Aeronave de Estado, processar pedidos de autorização diplomática de sobrevoo e aterragem relativos às Aeronaves de Estado, estrangeiros e nacionais, em articulação com as outras entidades competentes, e autorizar a execução de levantamentos aéreos.

7. A AAN participa no sistema de segurança interna, no quadro instituído pelo Sistema de Autoridade Aeronáutica.

## Artigo 3.º

### Estrutura

A AAN compreende os seguintes órgãos:

- d) O Gabinete da AAN;
- e) O Serviço de Policiamento Aéreo.

## CAPÍTULO II

### Gabinete da Autoridade Aeronáutica Nacional

## Artigo 4.º

### Atribuições

O Gabinete da AAN é o órgão executivo da AAN, funciona no âmbito do CEMFA, e tem as seguintes atribuições:

- 1) Processar pedidos de autorização diplomática de sobrevoo e aterragem



relativos às Aeronaves de Estado, em articulação com as outras entidades competentes;

- m) Autorizar a execução de levantamentos aéreos.
- n) Emitir parecer sobre a classificação de Aeronave de Estado a atribuir pelo governo português;
- o) Emitir certificados de navegabilidade para as aeronaves militares;
- p) Ao nível militar, regulamentar a gestão do tráfego aéreo, os serviços de navegação aérea e o Serviço de Busca e Salvamento, bem como definir as regras de operação no espaço aéreo para as aeronaves militares, efectuando a respectiva inspecção e supervisão;
- q) Assegurar a representação nacional nos fora internacionais de Autoridades Aeronáuticas Militares e nos de cooperação civil-militar nacionais e internacionais que se enquadrem nas suas atribuições.
- r) Participar na definição e desenvolvimento da política aeronáutica nacional e internacional, como necessário;
- s) Certificar as especialidades aeronáuticas militares;
- t) Regulamentar, como necessário, o controlo e policiamento do espaço aéreo nacional;
- u) Certificar as entidades envolvidas no âmbito da aeronavegabilidade militar.

### CAPÍTULO III

#### Serviço de Policiamento Aéreo

##### Artigo 5.º

##### Natureza

3. O SPA é constituído pelos elementos da componente operacional do sistema de forças nacional da responsabilidade da Força Aérea.

4. O Comandante da Componente Aérea é o responsável pela direcção, coordenação e controlo das actividades desenvolvidas pelo SPA.

##### Artigo 6.º

##### Policiamento Aéreo



Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por policiamento aéreo o emprego de aeronaves militares com a finalidade de garantir o exercício da autoridade do Estado no espaço aéreo e marítimo do espaço estratégico de interesse nacional permanente.

## Artigo 7.º

### Organização

A organização do SPA compreende:

- i) O Comandante da Componente Aérea;
- j) Os Centros de Relato e Controlo;
- k) As Unidades Aéreas Operacionais;
- l) As Unidades de intervenção Anti-Aérea.

## Artigo 8.º

### Atribuições

5. No âmbito do Policiamento Aéreo e sem prejuízo do prescrito na lei para outras entidades, são atribuições do SPA:

f) Prevenir, fiscalizar e impedir a utilização do espaço aéreo para o desenvolvimento e a prática de actos contrários à lei e aos regulamentos, em coordenação com as demais forças e serviços de segurança, quando apropriado;

g) Garantir a execução dos actos administrativos emanados da autoridade competente que visem impedir o incumprimento da lei ou a sua violação continuada;

h) Planear e implementar as medidas adequadas para garantir a segurança do espaço aéreo nos eventos de elevada visibilidade, em coordenação com as forças e serviços de segurança;

i) Determinar medidas de controlo e gestão do espaço aéreo, nomeadamente, através da criação de zonas de exclusão, e estabelecer condições de acesso ao espaço aéreo por razões de segurança nacional.

j) Integrar o Gabinete Coordenador de Segurança, e o respectivo Secretariado Permanente, previsto na Lei de Segurança Interna.

6. A autorização para o uso de medidas excepcionais contra plataformas aéreas



em voo confirmadas como potencial ameaça terrorista é da competência exclusiva do Governo.

## Artigo 9.º

### Dever de colaboração

4. Toda a aeronave deslocando-se no, ou para o espaço estratégico de interesse nacional permanente, bem como os prestadores de serviços de navegação aérea, os directores de aeródromos e os responsáveis das entidades que tenham a seu cargo a gestão e o controlo das infra-estruturas aeroportuárias estão sujeitos ao dever de colaboração.

5. O exercício da actividade de policiamento aéreo poderá impor a medida de intercepção e de obrigação de aterragem da aeronave interceptada num aeródromo diferente do de destino, com a entrega da aeronave e da tripulação às autoridades competentes.

6. No âmbito das suas atribuições, os prestadores de serviços de navegação aérea têm o dever de fornecer ao SPA toda a informação relativa a situações anómalas detectadas.

## Artigo 10.º

### Autoridade de polícia

3. Para efeitos do presente diploma, considera-se autoridade de polícia o Comandante da Componente Aérea.

4. O Comandante da Componente Aérea tem competência para determinar a aplicação das medidas de polícia necessárias ao cumprimento das atribuições do SPA, designadamente:

- h) Reconhecimento e vigilância de aeronaves e navios;
- i) Reconhecimento e vigilância aérea de infra-estruturas aeroportuárias e de outros locais utilizados por aeronaves;
- j) Intercepção e escolta de aeronaves;
- k) Aterragem de aeronaves num aeródromo diferente do de destino;
- l) Interditar ou impor condições à entrada de aeronaves no espaço estratégico de interesse nacional permanente, ou de uma parte dele;



m) Medidas de controlo e gestão do espaço aéreo por razões de segurança nacional;

n) Medidas excepcionais contra plataformas aéreas confirmadas como potencial ameaça terrorista, após a necessária autorização do Governo.

#### Artigo 11.º

##### Dever de coordenação e cooperação

3. As forças e serviços de segurança e o SPA têm o dever de cooperar entre si, designadamente, através da comunicação de informação necessária para a prossecução dos seus objectivos específicos e da actuação conjunta, sempre que necessário.

4. A articulação operacional entre as forças e serviços de segurança e o SPA será efectuada através dos seus dirigentes máximos, podendo ser objecto de acordos a celebrar entre os mesmos.

#### Artigo 12.º

##### Autos de ocorrência

3. Sempre que sejam efectuadas acções de policiamento aéreo no âmbito dos preceitos deste diploma, será elaborado auto de ocorrência detalhando todas as acções efectuadas.

4. Perante uma contra-ordenação aeronáutica, será levantado o respectivo auto de notícia de acordo com a lei, remetendo-o ao Instituto Nacional de Aviação Civil I.P..

#### Artigo 13.º

##### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.”